Skagerrak!

VON

KONTERADMIRAL

FRIEDRICH von KÜHLWETTER

KÜHLWETTER

Schon viele Leser hat dieses ausgezeichnete Buch in seinen Bann gezogen. Einfach und klar geschrieben, mit anziehenden Bildern und lehrreichen Navigations-Skizzen des Schlachtverlaufs versehen, wird der Leser auf seine Kosten kommen, sei es nun, daß er nur eine sinnfällige Schilderung dieser größten Seeschlacht aller Zeiten sucht, oder daß er an Hand der Beschreibung und Skizzen tiefer in das Getriebe dieser Seeschlacht eindringen will.

Militär-Wochenblatt, Berlin

*

Das Buch ist wertvoll, weil die Entwicklung der siegreichen Schlacht festgehalten ist, weil es Schilderungen von Teilnehmern enthält, die Gelegenheit hatten, einzelne Gefechtsphasen ganz unmittelbar zu erleben und weil die Originalberichte der beiden Flottenchefs nicht fehlen. Zahlreiche Aufnahmen und sehr anschauliche Gefechtsskizzen runden das Werk in vortrefflicher Weise ab.

Weser-Zeitung, Bremen

VON
ÜHL-
ETTER
gerrak

Skagerrak

Skagerrak

Friedrich von Kühlwetter

Skagerrak

Der Ruhmestag der deutschen Flotte

Neu bearbeitet und ergänzt von

H. O. Philipp

Oberleutnant zur See a. D.

Geleitwort von Kontreadmiral a. D.

Magnus von Levetzow



71.—80. Tausend

267.—276. Tausend der Gesamtauflage

Im Verlag Ullstein • Berlin

Geleitwort

Die nachfolgende treffliche Schilderung der Skagerrak-Schlacht sei in ihrer Neuauflage aufs wärmste empfohlen. Möge das wiedererwachende deutsche Volk sich dabei der Worte seines großen Führers zur See entsinnen und seine Worte sich einprägen in Herz und Sinn: „Wir aber halten die Hoffnung fest, daß sich das deutsche Volk wieder besinnt auf die Kraft, die in seiner Geschlossenheit liegt, mit der es alle Fesseln sprengen wird, wenn es sich daran erinnert, was es leisten konnte, und wenn ihm aus der Ohnmacht dieser wehrlosen Zeit wieder der Wille zur Reichsmacht erwächst, der ihm als Leitgedanke vorschweben soll, wie das Signal „Ran an den Feind", das dem wuchtigen Vorwärtsdrängen einer Flotte Schwung und Richtung gibt.

Mit Reichsmacht ist für das deutsche Volk Seemacht unlöslich verbunden, denn sie erst öffnet ihm den Weg für freien Tatendrang."

„Z Null — Dem Führer folgen!"

gez. v. Levetzow,
Kontre-Admiral a. D.,
Polizeipräsident in Berlin

Vorbemerkung

Da wir aus der Geschichte lernen sollen, ist es unsere Pflicht, die großen historischen Ereignisse im Leben unserer Nation immer wieder in richtiger Weise in die breiten Massen des Volkes hineinzutragen. Durch die nationale Revolution ist die Bahn frei geworden, um die ruhmreichen Kriegserinnerungen unserer Wehrmacht besonders der deutschen Jugend nachdrücklicher vor Augen zu führen. Aus diesem Grunde habe ich einer an mich herangetragenen Anregung Folge geleistet und die Neubearbeitung und Ergänzung des im Jahre 1916 von Kontreadmiral a. D. von Kühlwetter im gleichen Verlage herausgegebenen Buches „Skagerrak" vorgenommen. Der Verfasser starb im Jahre 1931.

Das Geleitwort zu der neuen Ausgabe schrieb Kontreadmiral a. D. Magnus von Levetzow, der an Bord des Flaggschiffs „Friedrich der Große" als Chef der Operationsabteilung der Hochseeflotte die Schlacht miterlebte.

Ich habe mich der Aufgabe, das Buch neu zu bearbeiten und zu ergänzen, insbesondere deshalb mit großer Freude unterzogen, weil ich selbst an der Skagerrakschlacht teilgenommen habe und außerdem im Jahre 1920 zur Pflege der Marinetradition und Kameradschaft die Skagerrak-Gesellschaft Berlin, der weitere gleiche Gesellschaften im Reiche gefolgt sind, ins Leben gerufen habe. Möge das neue Buch dazu beitragen, den nationalen Stolz der Deutschen und das Gefühl für deutsche Seegeltung zu stärken.

Seefahrt tut not!

Berlin, den 31. Mai 1933

H. O. Philipp
Oberleutnant zur See a. D

Inhalt

*

Mit 17 Aufnahmen und 14 Gefechtsskizzen

Auf Vorposten

Weit draußen in See liegt „T 47". Grau und regenschwer hängt der Himmel über der hohen Dünung, in der das Boot stampft und schlingert. Ununterbrochen reiten die Wellen heran, schlagen mit dumpfem Klatschen gegen die Bordwand, daß sich das Fahrzeug ächzend überwirft. Ein Zittern geht jedesmal durch den ganzen Schiffskörper, wenn er sich wie stöhnend wieder aufrichtet. Keine zwei Seemeilen weit vermag der Blick den dichten Schleier ringsum zu durchdringen. Seit vierundzwanzig Stunden ist „T 47" draußen auf Wache. Zweiundzwanzig Monate schon der gleiche, einförmige und gerade darum für den Seemann so anstrengende Dienst. Keine Spur, keine Rauchfahne, die auf den Feind schließen lassen könnten, zu erblicken. Das einzige, was vors Glas kommt, ist das braune Segel eines Finkenwärder Fischers, der trotz Wetter und Minen hier herum auf Fang ausgeht. Dann wieder huscht in schneller Fahrt der Turm mit den ragenden Sehrohren eines deutschen U-Bootes, das zu gefährlicher Jagd zur englischen Küste hinüberzieht, vorbei. Ein im Winde verwehter fröhlicher Zuruf, ein herzlicher Wunsch auf den Weg, ein Mützenschwenken. Flüchtig, schattengleich, wie er gekommen, verschwindet der Graue in Wellen und Nebel. Mit hart Ruder wird gedreht, mit nördlichem Kurs geht es

zurück auf dem Stropp, gegen die See, die, vom letzten Nordwest aufgerührt, schwer heranwälzt.

Der abnehmende Mond und der linksdrehende Wind sind böse Wetterzeichen. Dazu fällt das Barometer noch immer, und die Möwen fliegen unruhig hin und her, kreischen schrill, aufgeregt. Sorgenvoll furcht sich die Stirn des Kommandanten. Eine ganze Mütze voll Sturm steht da noch bevor. Das gibt Arbeit! Im Südwesten türmt sich eine dunkle Wolkenwand auf. Rasend schnell kommt sie hoch, greift um sich. Der fahle Schein, wo die Sonne vergeblich durch das graue Gewölk durchzubrechen strebte, ist verschwunden. In wenigen Minuten ist der Sturm da. In den Lüften heult und tobt es; wie straff gespannte Saiten singt es in den Leinen, wie in einem Hexenkessel kocht und brodelt es.

In schweren Brechern überstürzen sich die Wellen. Brüllend werfen sie sich auf das Boot, drängen es so zum Überholen, daß die See in den Schornstein zu schlagen droht. Wie mit Riesenfäusten krallt es heran, gierig, drohend.

Längst ist alles seefest gezurrt, Strecktaue sind geschoren, um auf dem glitschigen Deck das Gehen zu ermöglichen. Die Maschinenoberlichter sind geschlossen, alle Luken dicht, Geschütze und Ausstoßrohre mit Persenningen verwahrt. Jeder Brecher stürzt auf die Back, leckt gierig zur Brücke hoch, langsam fließt das Wasser ab. Die Luft ist vom Wasser erfüllt, das in tausenden Tropfen zerstiebt, der schwarze Schornstein grau vom Salz.

Längst hat der Kommandant das Boot mit der Nase gegen die See drehen und mit langsamer Fahrt gegenan dampfen lassen. Bald halb aus dem Wasser hochgehoben, bald darunter begraben, pendelt „T 47" seinen vorgeschriebenen Stropp. Eine Regenbö nach der anderen braust herüber, die Sturzseen jagen heran. Das Salzwasser brennt in den Augen. Auf Sekunden nur schweifen die Gedanken weit weg, an Land, wo die Lieben jetzt in der warmen, trockenen Stube sitzen. Im nächsten Augenblick schon ein Zusammenreißen, und fest starrt der Blick hinaus in das Wetter, sucht durch den Regenschleier zu dringen. Umsonst. Die englische Flotte, nach der er späht, hält sich seit langen Monaten verborgen. Trotzdem heißt es scharf auf der Wacht sein.

Auf der Brücke steht der Kommandant, neben ihm der Steuermann und der Rudergänger, am Heck noch ein Posten. Von der norwegischen und dänischen Küste sind Meldungen eingetroffen, daß dort zahlreiche Minen angetrieben wurden, die der letzte Sturm losriß. Und der Engländer kümmert sich den Teufel darum, daß sich seine Minen, wie es internationales Seerecht vorschreibt, nach dem Losreißen entschärfen. — Auch nach feindlichen U-Booten muß Auslug gehalten werden.

„Backen und Banken!"

Trotz des Schlingerns des Bootes hat es der Koch fertigbekommen, Pflaumen und Klöße zu kochen. Freilich ist das nicht so einfach. Gar mancher fürwitzige Kloß will über den Rand des Topfes hinaus, und nur das Aufdrücken des Deckels belehrt ihn, daß sein Platz

woanders sei. Lecker dringt der Geruch aus der Kombüse. Einzeln balancieren die Leute mit ihren Blechkumps über Deck.

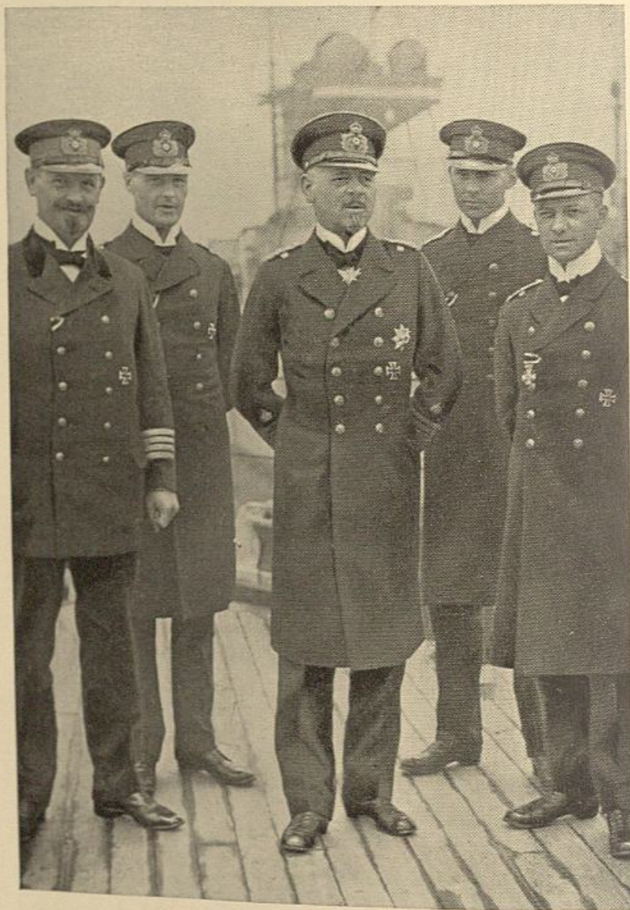
Dem Kommandanten wird eine Portion zur Brücke hinaufgereicht. Breitbeinig, mit einem Arm festgehakt, faßt er die Blechschüssel. Der Dienst ist schwer da draußen. Der Körper darf nicht von Kräften kommen.

Die Nacht bricht herein, es wird finster. Der Sturm tobt mit unverminderter Stärke. Gespenstisch branden die weißen Wellenkämme heran. An Schlaf ist nicht zu denken in der engen Koje. Nur in der Hängematte liegt es sich einigermaßen leidlich. Um ¾12 Uhr wird die Wache gepurrt. Müde, verschlafen stolpert sie an Deck. Wachewechsel. Viel ist nicht zu übergeben. Kurs und Umdrehungszahl der Maschine. Der Kommandant bleibt wegen des schweren Wetters an Deck. Wieder eine Nacht ohne Schlaf. Zum hundertsten Male vielleicht in diesem Jahr. Was hat das zu bedeuten. Der Dienst am Feinde kennt nicht Nerven, nicht Schlaf! Nur einmal an den Feind heran können, und hundert schlaflose Nächte sind vergessen. Das Nachbarboot kommt langsam heran. Ein leises Schmunzeln, ein Trost. Der drüben schlingert sich ebenso die Seele aus dem Leibe wie „T 47".

Wie der Sturm gekommen ist, so flaut er ab. Eine schwere Dünung bleibt, aber die Sonne brennt wohlig warm vom tiefblauen Himmel. Der Blick des Wachtoffiziers sucht den Horizont ab. Nichts. Wieder ein Tag



Der deutsche Flottenstab
Vizeadmiral Scheer, der Führer der Hochseeflotte, mit seinen engsten Mitarbeitern. Rechts: der Chef des Stabes, Kapitän zur See von Trotha, links: Kapitän zur See von Levetzow, Chef der Operationsabteilung



Der Befehlshaber der deutschen Schlachtkreuzer
In der Mitte: Vizeadmiral Hipper, rechts von ihm der Chef des Stabes, Korvettenkapitän Raeder, heute Chef der Marineleitung

vergeblichen Harrens. Gespannt hält er das Doppelglas einen Augenblick gegen Südost. Scharf hebt sich dort ein grauer Strich vom Himmel ab, wird größer, deutlicher. Ein Zeppelin! Ganz niedrig fliegt er mit Kurs auf das Schiff. Deutlich sind die Leute in den Gondeln erkennbar. Nun fiert er seine Signale:

„Neues vorm Feind?"

Der Sprechtrichter versagt bei dem Surren der Propeller. So wird ihm die Antwort und ein Gruß gewinkt. Weiter zieht er seine Bahn, nimmt Kurs nach Westnordwest, seinem Ziele zu, und verschwindet in der Ferne.

Der Tag bringt Abwechslung. Das Depeschenboot kommt heran. Die Wurfleine wird klargemacht, der Postsack übergeholt. Dann bringt der F.-T.-Gast die Meldung der Obersten Heeresleitung von den Kriegsschauplätzen.

Überall geht es voran! Nur hier heißt es mit zusammengekniffenen Lippen und geballten Fäusten warten, bis der Moment gekommen ist!

Jetzt kommen aufregende Augenblicke.

Vom Westen treibt eine schwarze Kugel heran. Hebt sich, senkt sich und kommt näher. Eine Mine. Einige gute Schützen treten mit Gewehren an die Reling. Auch der Kommandant tut mit. Geschickt wird das Boot quergesteuert. Der dritte Schuß schon sitzt. Ein donnernder Krach, haushoch hebt sich ein Wasserberg. Die Gefahr ist beseitigt. Im nächsten Augenblick meldet ein Funkspruch dem Flottenchef:

„Feindliche Mine auf x Grad Länge und Breite abgeschossen."

Wieder vergeht ein Tag und mit ihm die Aussicht auf das Zusammentreffen mit dem Feind. Eine neue Sonne aber kommt morgen und mit ihr die Hoffnung auf Kampf, auf Abrechnung, auf Sieg!

Wie kam es zur Skagerrakschlacht?

Diese Frage wird sich mancher vorlegen, der über die größte Seeschlacht aller Zeiten nachgedacht und sich mit ihr beschäftigt hat.

Warum kam die deutsche Flotte nicht schon zu Beginn des Krieges zum Schlagen, zu einem Zeitpunkt, wo sie personell und an ihrem Ausbildungsstand gemessen zweifellos auf ihrem Höhepunkt war? Die Armeen auf dem Lande eilten von Sieg zu Sieg, die deutsche Flotte aber lag in ihren Häfen kampfbereit in ohnmächtigem Zorn über das Schicksal, das ihr anscheinend beschieden war.

An höchster Stelle wollte man dieses scharfe Kampfinstrument nicht frühzeitig einsetzen; darum wartete man auf die beste sich bietende Gelegenheit, auf die Gelegenheit, die den Einsatz lohnen sollte.

Aber dieses Warten brachte keinen Erfolg, und die Einzelaktionen, die befohlen waren, änderten in keiner Weise die Seekriegslage. Die Flottenleitung der Jahre 1914/1915 hielt sich streng an die Operationsbefehle, die vom Großen Hauptquartier gegeben wurden und die den Führern Fesseln auferlegten, die sie glaubten nicht sprengen zu dürfen.

Entsprechend den gegebenen Befehlen, zogen die deutschen Schlachtkreuzer im Dezember 1914 an die

2*

englische Küste und trafen sich im Januar 1915 auf der Doggerbank mit Teilen der englischen Flotte in der Hoffnung, durch Teilerfolge die englischen Streitkräfte derart schwächen zu können, daß sich nach und nach ein gleiches Kräfteverhältnis zwischen den beiden Flotten ergeben würde.

Diese Auffassung hat sich als falsch erwiesen und es wurden immer stärker Stimmen laut, die den Einsatz der gesamten deutschen Flotte verlangten und die an den Erfolg glaubten, weil sie ihren eigenen Waffen, mit denen sie kämpfen sollten, vertrauten.

Endlich, Anfang 1916, wurde ein neuer Flottenchef in Gestalt des Vizeadmirals Scheer ernannt. Sofort machte sich bei allen Kommandostellen eine erhöhte Tätigkeit bemerkbar; sie zeigte, daß der neue Führer zum Schlagen drängte.

Er wußte, daß diese kostbare Waffe, die Deutschland in seiner Flotte besaß, rosten würde, wenn er länger wartete, und er wußte, daß die Umklammerung der Feinde, sei es durch Einsetzen von U-Booten oder durch die Verseuchung der Nordsee mit Minen, von Monat zu Monat stärker werden würde. Er mußte versuchen, die Engländer herauszulocken, um sie dann an einer Stelle, die er durch eigenen Entschluß bestimmte, zur Schlacht zu zwingen.

Der amtliche Text des Marinewerkes „Der Krieg zur See, 1914—1918", der auszugsweise folgt, trifft am besten die zuversichtliche Stimmung, die die Ernennung des Vizeadmirals Scheer zum Chef der Hochseeflotte auslöste.

„Bald sollte der Nachfolger, der neue Flottenchef Vizeadmiral Scheer, hervorragend unterstützt und in seinen Charaktereigenschaften ergänzt durch die neuen Männer des Stabes, die Kapitäne zur See von Trotha und von Levetzow, beweisen, daß diejenigen recht hatten, die im festen Vertrauen zur Leistungsfähigkeit der Flotte von Kriegsbeginn an und immer wieder einen schärferen Einsatz verlangt hatten."

Das war das, was der große Lehrmeister der deutschen Flotte, der Großadmiral von Tirpitz, immer wieder gefordert hatte: Angreifen! Er wußte es am besten, welche ungeheuren Kräfte in dem von ihm geschmiedeten Kampfinstrument steckten. Er kannte nicht nur die deutsche Flotte, sondern auch die englische, und er wußte zweifellos, daß wir materiell den englischen Streitkräften weit überlegen waren und daß die Jahre eiserner Arbeit und Lehrtätigkeit der Flotte im Kampfe den sicheren Lohn bringen würden.

Diese Auffassung wird von dem englischen Flottenchef Jellicoe in seinem Kriegsbuch über die Tätigkeit der „Großen Flotte" bestätigt: aus vielen Zeilen springt die Angst und Sorge des englischen Flottenchefs heraus, daß die deutsche Flotte die Engländer zum Kampfe stellen würde und daß hierbei die kleineren, aber in sich geschlossenen und auf unerreichter Ausbildungsstufe stehenden deutschen Kampfeinheiten zweifellos die Sieger sein würden.

Mit dem neuen deutschen Flottenchef Admiral Scheer zog neuer frischer Geist und Wagemut in die

Flotte, in die Herzen der Unterführer und Besatzungen ein. Jeder wußte, daß hier ein Mann an die Spitze gestellt war, zu dem man volles Vertrauen haben konnte und der Mittel und Wege finden würde, den Zweck der hohen Bereitschaft der deutschen Flotte umzuwerten in das, was sie verlangte: in die siegreiche Seeschlacht!

Beschießung von Lowestoft

Im Hafen von Wilhelmshaven, an der Brücke, liegen die Torpedoboote. Halbflottillenweise, mit Schornsteinen und Bug scharf ausgerichtet, wie Rekruten auf dem Exerzierplatz, an denen auch der strengste Unteroffizier nichts zu tadeln hätte.

Den ganzen Vormittag haben die Boote Kohlen übergenommen. Die Mannschaft ist dabei, die letzten Spuren zu beseitigen. Mit Feuerlöschschläuchen, mit Schrubbern und Absetzern wird der schwarze Staub, der in die kleinsten Fugen und Ritzen dringt, entfernt. Die Kohlenpäckchen sind verstaut; die Leute haben sich gewaschen. Nur die schwarz umränderten Augen verraten noch, welcher Tätigkeit sie sich hingegeben haben.

Elf Boote, eine Flottille, liegen da. Auf dem einen flattert der Flottillenstander des Chefs. Die Boote werden seeklar gemacht.

Die Befehlsordonnanz kommt an Bord, begibt sich nach dem Führerboot. Wenige Minuten vergehen, dann taucht aus einem Niedergang der Chef an Deck auf, wo er mit seinen dort versammelten Halbflottillenchefs und Kommandanten eine Besprechung an Hand einer Seekarte hält.

Nur kurze Zeit ist der Führer mit seinen Offizieren zusammen. Unwillkürlich spitzt die Mannschaft die

Ohren. Mancher Blick fliegt hinüber zu der über die Karte gebeugten Gruppe, um etwas über die Unternehmung, die da jedenfalls geplant wird, zu erfahren. Eine Viertelstunde vergeht, da wird von der Brücke das Signal der Signalstation gemeldet:

„Schleuse ist geöffnet."

Die Offiziere trennen sich und begeben sich auf ihre Boote.

Im nächsten Augenblick tönt schrill ein Pfiff und der Ruf:

„Klar zum Manöver!"

Ein kurzes Rennen und Hasten. Ein sekundenlanges Durcheinander an Deck, dann ist alles auf Manöverstation.

„Leinen los!"

„Ab vorn. — Ab achtern. — Beide Maschinen langsame Fahrt voraus!"

Langsam löst sich ein Boot nach dem andern von seinem Liegeplatz und strebt der Schleuse zu, in der in kurzer Zeit zwei Flottillen versammelt sind. Leise, geräuschlos schiebt sich aus der Kaimauer das Schleusentor, das die Schleuse nach dem Hafen absperrt. Das gegenüberliegende, das nach der Jade führt, öffnet sich. Schmutziggelb und leicht bewegt liegen die Wasser der Jade voraus. Lange sieht der alte Schleusenmeister von der Signalstation aus dem letzten Boote, das eben die Mole rundet, nach. Tagaus, tagein sind die flinken schwarzen Gesellen hier durchgelaufen. Auf jedem Boot fast hat er Bekannte. Viele, die meisten, sind zurück-

gekommen. Mancher Brave aber hat draußen bei kühnem Unternehmen ein nasses Seemannsgrab gefunden.

Bald haben die Boote große Fahrt aufgenommen. So dicht hintereinander sausen sie dahin, stets die Nase des einen am Heck des Vordermanns, daß jeden Augenblick ein Zusammenstoß unvermeidlich erscheint. Jahrelange Übung aber, die auf den Zentimeter genau rechnet, läßt jedes Unglück vermeiden.

Erzählt man sich doch eine niedliche Geschichte in der Marine, die den Führern der Boote ein ehrendes Zeugnis ausstellt. Der vor wenigen Jahren verstorbene Admiral Zeye, der das Lehrgeschwader in der Ostsee befehligte und sich mit der Ausbildung der Boote in Verbänden befaßte, hatte eines schönen Tages von seinem Flaggschiff aus an einer langen Stange eine Sektflasche befestigen lassen. Wer die Flasche erwischte, dem sollte sie gehören. Die schöne Aussicht auf ein Glas guten Sektes währte aber nicht lange. Haarscharf sauste gleich das erste Boot unter der Stange hinweg, und mit kühnem Griff riß der Kommandant die Flasche triumphierend an sich. Die übrigen hatten das Nachsehen. Der Admiral soll allerdings über den überraschend guten Ausfall des Versuchs so erfreut gewesen sein, daß er die Kommandanten der anderen Boote überreichlich entschädigte.

Bis weit hinaus liegen die grauen Kolosse der Linienschiffe und Kreuzer. Bei einigen halten Proviant- und Wasserfahrzeuge. Barkassen und Pinassen flitzen über

die leicht gekräuselte Wasserfläche hin, vermitteln den Verkehr zwischen den Schiffen selbst und der Einfahrt, bringen Mannschaften und Offiziere, Beurlaubte und neu an Bord Kommandierte, die mit ihrem Kleidersacke, an dem der Utensilienkasten mit Wichs- und Putzzeug baumelt, angerückt kommen, an Bord. Die letzten Boote sind längsseit und werden eingesetzt.

In voller Fahrt jagen die Torpedoboote an den Riesen vorbei. Bald liegt Schillig-Hörn, von dessen Signalmast bunte Flaggen im Winde wehen, achteraus und Wangeroog ist in Sicht und bald querab. Die vom letzten Westwinde aufgerührte See macht sich jetzt fühlbar. Die Boote fangen an leicht zu schlingern und zu stampfen, als sie frei von Wangeroog kommen. Das hindert sie aber nicht in ihrer Geschwindigkeit. Schwarzer Rauch von Kohlen, der weißliche der Ölfeuerung entquillt den Schornsteinen. Die Luft ist von Petroleumgeruch geschwängert. Dicht hintereinander sausen sie dahin, so daß das letzte Boot nichts mehr von Seeluft, sondern nur Öl- und Petroleumdunst schluckt.

Jetzt sind die Boote im freien Fahrwasser. Sofort ziehen sich die flinken Renner fächerartig weit auseinander mit Kurs zwischen West und Nordwest.

Noch sind sie nicht aus Sicht gekommen, als die Kleinen Kreuzer und Panzerkreuzer Anker auf gehen. Mit langsamer Fahrt zunächst, dann allmählich mit großer Fahrt folgen sie den Booten. Voran die Kleinen Kreuzer, weit rechts und links gestaffelt, um möglichst großes Gesichtsfeld zu haben, ziehen sich die Schiffe in

breiter Linie auseinander. Keine Rauchfahne, kein Schiff außer den deutschen Wachtfahrzeugen weit und breit. Weiter geht es mit großer Fahrt der englischen Küste zu.

Eine Stunde vergeht, eine zweite.

Von dem am äußersten linken Flügel stehenden Torpedoboot kommt die Meldung:

„Fischerflottille in Sicht!"

Vielleicht sind es nur harmlose Fischer, die ihrem Berufe nachgehen. Ebenso gut aber können es — und die Erfahrung lehrt, daß der Verdacht nur zu begründet ist — verkappte englische Vorpostenboote sein, die ausgefahren sind, womöglich unter neutraler Flagge, die Bewegungen der deutschen Schiffe auszuspionieren und sie drahtlos weiter nach England zu melden.

Sofort gibt der Admiral Befehl:

„Zwei Boote zur Untersuchung detachieren!"

Mit großer Fahrt halten sie auf die Fischer zu, umkreisen die Fahrzeuge, auf denen die Mannschaft, keineswegs unzufrieden über die willkommene Abwechslung, breitbeinig, das Pfeifchen im Munde, die Hände in den Hosentaschen, den Herankommenden in echt holländischer Gemütlichkeit und Ruhe entgegensieht. Möglichst dicht wird längsseit gegangen und durch den Sprechtrichter nach dem Woher und Wohin, dem Namen und Heimatshafen geforscht.

In unverfälschtem Holländisch kommt die Antwort: „Uit Ymuiden." Die Bemalung des Bugs und der Segel bestätigt die Angaben. Ein freundliches Abschiedswort, und rasch folgen die Boote den vorangezogenen nach.

Jetzt sichten die in der Mitte stehenden Fahrzeuge eine Menge treibendes Grubenholz. Sollte etwa eines unserer U-Boote einen mit dem für England so nötigen Grubenholz beladenen Dampfer gefaßt oder eine Mine ihn in ein besseres Jenseits befördert haben? Gleichgültig, wie er unterging. Der Zweck ist erreicht. Er ist weg.

Langsam wird es schummerig. Die Nacht bricht herein. Dichter werden jetzt die Linien zusammengezogen, um die Signale besser unterscheiden und den Austausch von Beobachtungen erleichtern zu können. Scharf wird nach gegnerischen Vorpostenbooten gesehen. Könnten sie durch ihre F.-T.-Apparate unbemerkte Annäherung doch unmöglich machen.

Nichts aber kommt in den Weg. Ferne nur wird ein auf den Kanal zusteuernder Dampfer, ein Neutraler, gesichtet. Im Bogen wird er umgangen. Weiter fährt die Flotte durch die Nacht ihrem Ziele zu.

Beim grauenden Morgen kommt die englische Küste in Sicht. Noch ist es so neblig, daß die großen Schiffe unbemerkt nahe herankommen können. Deutlicher tritt allmählich das Land hervor; die Mole mit der Signalstation, an der linken Seite auf dem Hügel heben sich die Umrisse eines Forts scharf ab. Einzelne Häuser am Strande.

Alle Geschütztürme schwenken nach Land zu.

In demselben Augenblick geht auch auf dem Flaggschiff das Signal hoch:

„Feuer eröffnen!"

Ein fahler Blitz. Bräunlichgelber Pulverdampf

wallt auf; ein schmetternder Schlag. Der erste Schuß. Polternd, wie das Dröhnen eines schwer beladenen Lastzuges auf hohler Brücke, saust die erste Granate aus dem Rohr auf das Ziel zu. Eine hohe graue Staubwolke zeigt die Einschlagsstelle.

Ein zweiter Schuß folgt, ein dritter, ein vierter. In ununterbrochener Folge feuern die Schiffe auf die verteilten Ziele. Schlag auf Schlag. Dumpf grollt es über die Wasserfläche zum Lande hinüber. Nur zu bald zeigt sich dort die Wirkung.

Eine 15-Zentimeter-Granate schlägt in den Turm der Signalstation ein. Langsam, als müßte er sich besinnen, neigt er sich nach Steuerbord über, um dann mit dumpfem Krach in tausend Trümmern auf der Mole aufzuschlagen.

Nun blitzt es auch aus den Geschützen des Forts auf der linken Seite der Stadt Lowestoft auf; sie scheinen dort unsanft geweckt zu sein, man sieht's am planlosen Hinundherlaufen.

Viel zu kurz geschossen.

Im nächsten Augenblick aber schon konzentriert sich das Feuer aller Schiffe auf das Ziel, das sich vom hellen Hintergrunde mit der größten Deutlichkeit abhebt. Eine Granate nach der andern sitzt. Bald sind die Erdwerke, hinter denen die Geschütze ihren Standort haben, in einer Wolke von braungelbem Rauch völlig verschwunden.

Das Feuer läßt nicht nach. Fünf Minuten ... acht. Die fahlen Blitze, die noch von Zeit zu Zeit wie Stich-

flammen aus der braunen Schwadenwand hervordrangen, sind verschwunden. Kein Schuß mehr läßt sich hören. Einen Augenblick Stille.

Als sich der Pulverrauch im Winde verzieht, zeigt ein Trümmerhaufen nur die Stätte, wo früher das Fort gestanden hat.

Schon wollen die Deutschen abdrehen, als plötzlich in voller Fahrt aus dem Hafen heraus zwei kleine Schiffe stürzen. Die dunklen Leiber, die zwei Schornsteine und die hohe Back verraten, daß es englische Zerstörer sind. Was sie beabsichtigen, ist rätselhaft. Wollen sie sich etwa auf die dicken Schiffe stürzen und den ungleichen Kampf aufnehmen? Eine Granate saust ihnen entgegen. Wie ein Warnungsschuß ist es. Umsonst. Sie setzen ihre Fahrt fort, in den sicheren Tod.

Nur zu bequem ist das Ziel, das die verhältnismäßig großen Boote der mittleren Artillerie bieten. Stählerner Hagel rauscht ihnen entgegen, deckt sie völlig zu. Kaum eine halbe Minute ist vergangen — aus dem Achterschiff des einen lodert eine mächtige Flamme empor, eine dumpfe Detonation folgt. Im nächsten Augenblick ist es von der Oberfläche verschwunden. Gleiches Schicksal erleidet sein Gefährte. Wie durchsiebt sind seine dünnen Bordwände. Immer tiefer sackt er, mit der Nase voran, bis er verschwindet.

Um die Rettung braucht man sich nicht zu bekümmern. Von Land her nahen zahlreiche Fischerboote, um die mit den Wellen Ringenden zu bergen.

Von Norden her herankommend, werden noch einige

Zerstörer gesichtet. Die drohende Übermacht aber und einige wohlgezielte, dicht bei ihnen einschlagende Schüsse scheuchen sie hinweg in Sicherheit.

Nun geht's heimwärts.

Die erste Stunde verrinnt. Nichts zeigt sich. — Da voraus, zwei Fischerdampfer in Sicht. Engländer!

Den beiden Torpedobooten, die sofort zur Untersuchung heranjagen, zeigen die auf der Back befindlichen Kanonen schon von weitem, daß es sich um bewaffnete Vorpostenboote handelt. Ein scharfer Schuß wird dicht vor den Bug gefeuert, schnell finden die Besatzungen sich ohne Gegenwehr in ihr Schicksal und lassen ihre Boote zu Wasser.

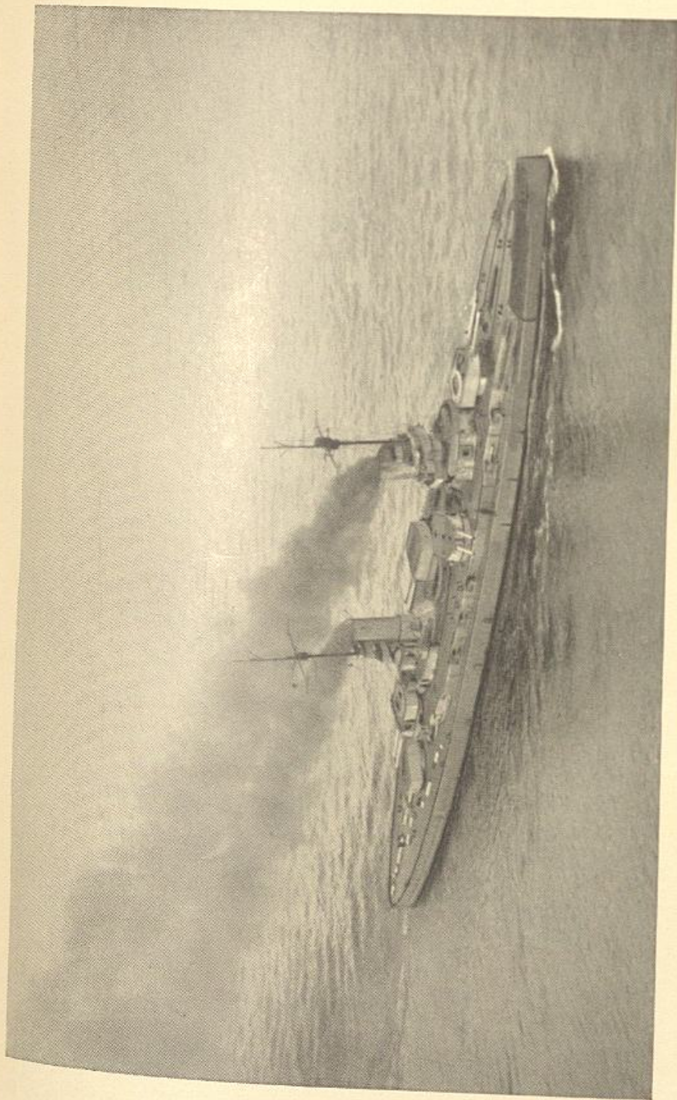
Als das eine der Torpedoboote eben um das Heck des zunächst liegenden Dampfers herumdreht, um auch den andern scharf unter den Augen zu behalten, blüht den deutschen Seeleuten eine unerwartete Überraschung. Deutlich prangt da in weißen Buchstaben „King Stephen" Das ist jenes Boot, das in so schmachvoller Weise die Besatzung des „L 19" ertrinken ließ. Die Leute werden von Bord heruntergeholt. Dabei mag es vielleicht manchen harten Griff gegeben haben. Nicht allzu zart wird man ihnen bedeutet haben, in die Boote zu gehen. Noch zittert die Wut über das jämmerliche Verhalten durch.

Sprengpatronen werden auf den Schiffen befestigt. Eben sind die Boote in Sicherheit, ein Knall, eine Sprengwolke. Weite Kreise auf der Oberfläche künden bald, wo „King Stephen" sein wohlverdientes Ende gefunden hat.

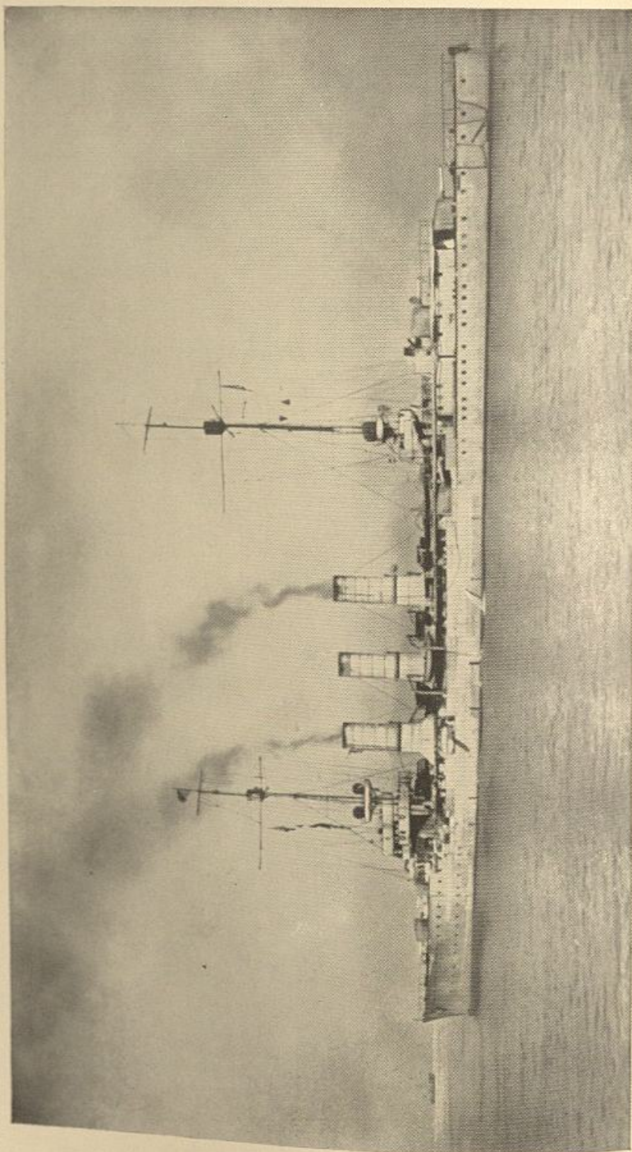
Nichts weiter kommt in Sicht, und nachmittags ankern die Schiffe auf der Reede von Wilhelmshaven.

Die Engländer hatten die Herausforderung der Deutschen, die sich durch die Beschießung der englischen Küste kundtat, als solche erkannt. Sie wußten, daß sie es dem Prestige Englands schuldig waren, es nicht zweimal zu einer Küstenbeschießung kommen zu lassen, und daß die englische Flotte aus ihrer Sicherheitsstellung in irgendeiner Form herauskommen mußte, um die deutschen Schiffe im Kampf zu vernichten oder zu vertreiben.

Die Absicht, die der deutsche Flottenchef, Admiral Scheer, mit der Beschießung von Lowestoft gehabt hat, sollte sich bald wunderbar verwirklichen.



„Friedrich der Große", das deutsche Flottenflaggschiff



S. M. S. „Wiesbaden"

Der 31. Mai 1916

Dichte Morgennebel brauen über der Jade. Glucksend und plätschernd teilt sich die Strömung an den Ankerketten und läuft an den Seiten längs.

Auf der Back geht der Posten auf und ab. Nicht viel ist es, was er zu beobachten hat. Vollkommene Ruhe herrscht. Nur auf der Brücke pendeln der wachthabende Offizier und das Signalpersonal langsam von einer Nock zur andern. Schattenhaft, in verschwommenen Umrissen sind die Nachbarschiffe zu erkennen.

Jetzt setzt der Bootsmannsmaat der Wache auf Befehl des Wachtoffiziers die Trillerpfeife an die Lippen. Ein schriller Pfiff gellt an Deck. Die Wache, Steuerbord zweite Hälfte, erscheint an Deck und stellt gleich darauf das Waschwasser für die Mannschaft klar. Wenige Minuten später kommt der Erste Offizier mit seinem Bootsmann und einigen Leuten auf die Back, um die Ankerketten so weit einhieven zu lassen, als es die Sicherheit des Schiffes in der Strömung gestattet. Beim „Anker-auf"-Gehen muß alles klar sein. Nicht eine Minute, nicht der Bruchteil einer Sekunde darf unnütz vertrödelt werden.

Polternd und rasselnd zieht die Ankerlichtmaschine Glied um Glied der schweren Kette durch die Klüse binnenbords. Dicker, schwarzer Rauch, der aus den

Schornsteinen quillt und langsam ostwärts über das Oldenburger Land hinwegzieht, verrät, daß in allen Kesseln Dampf aufgemacht wird. Die gleichen Bewegungen, die gleichen Befehle auf allen Schiffen, wenn auch dem Auge unsichtbar.

Dünner werden allmählich die Nebel, sinken mehr und mehr. Der Tag bricht an. Unfreundlich zwar scheint er, nur schwer kann die Sonne den grauen Vorhang, der ihr den Weg verlegt, durchdringen, trotzdem wird es heller.

Die Unteroffiziere werden geweckt und kommen an Deck, um sich zu waschen. Dann tönen Pfiffe an Deck und Rufe durch die Räume. Alle Mann wecken. Die Hängematten werden gezurrt und verstaut.

Mit bloßem Oberkörper, Troyer, Bluse, Handtuch und Seife in der Hand, strömt die Mannschaft aus den Wohnräumen an Deck. Ein Wettlaufen entspinnt sich zu den Waschbaljen, wo nach kurzer Nachtruhe Toilette gemacht wird. Das Verlangen, reines Waschwasser zu erhalten, ist ziemlich groß, und wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Zahnbürsten sind nach strenger Vorschrift im Gebrauch. Der biedere Jochem von der friesischen Küste machte wohl runde Augen, als man ihm das spaßige Ding zum erstenmal in die Hand drückte, und wußte nicht recht, was damit anzufangen. Überraschend schnell hat er aber den Gebrauch erlernt und handhabt sein Instrument jetzt mit einer Fertigkeit, die ihresgleichen sucht.

Während nun an den Baljen lebhaftes Geplätscher

herrscht, legt die Wache die Geländerstützen um und bringt alles, was nicht niet- und nagelfest ist, unter das Panzerdeck.

Anfangs fällt den Leuten diese Tätigkeit nicht auf; allmählich aber werden sie aufmerksam. Nun weiß ein jeder von ihnen, daß es heute hinausgeht, daß etwas in der Luft liegt.

Die Mannschaft ist fertig, das Deck wird geräumt und gespült. Gleich darauf schallt auf Oberdeck und durch die Räume der willkommene Ruf:

„Backen und Banken!"

Die klappernden Kaffeekessel in der Hand, drängen sich die Backschaften vor der Kombüsentür an der Steuerbordseite, wo sie ihren dampfenden Mokka zugereicht erhalten. An der Backbordseite stehen andere mit Fleischschüsseln. Gibt es doch heute als willkommene Zulage eine handfestere Unterlage in Form von Wurst.

Unter Scherzen und Lachen wird in den Schiffsräumen das Frühstück verzehrt, und die eifrig klappernden Blechkumps zeigen an, mit welchem Eifer sich die Leute dieser beliebten Tätigkeit hingeben.

Im Unteroffizierraum, besonders an der Back der älteren seemännischen Unteroffiziere, gibt es ernstere Gespräche. Dort werden die Möglichkeiten des Unternehmens — und die Vorbereitungen, die getroffen werden, deuten darauf hin, daß es sich um ein solches handelt — erörtert. Überall dieselben Gespräche, fast in den gleichen Ausdrücken: die Hoffnung, den Feind in

Sicht zu bekommen, an ihn heran zu können und abzurechnen.

Auch in den Messen wird jetzt gefrühstückt.

Langschläfer gibt es an Bord nicht. Ist doch sofort, nachdem das Frühstück vorbei ist, „Klarschiff", die Messe muß dann geräumt sein.

Der Erste Offizier ist noch an Deck, um einige Vorbereitungen zu „Klarschiff" zu überwachen.

In der Rosenlaube — niemand weiß, wer die Ecke auf diesen Namen getauft hat, aber jeder nennt sie so — sitzt der Erste Artillerieoffizier mit dem Navigationsoffizier und dem behäbigen Oberstabsarzt zusammen. Auch hier wird das gleiche Thema behandelt wie im Unteroffiziersraum, nur in anderen Ausdrücken.

Der Erste Artillerieoffizier ist Pessimist. Wie in sein Los ergeben, mit vollkommener Resignation zuckt er die Achsel:

„Wir finden sie ja doch nicht. Es ist immer dasselbe Spiel. Hinterher habe ich meinen Kummer mit vertrimmtem und verbogenem Material. Letztes Mal haben so ein paar Dussel sich nicht in acht genommen und die ganze Farbe an Turm ‚Emil' abschamfielt; ich hatte Mühe, den Ersten Offizier, der sich aus Verzweiflung darüber gar nicht beruhigen konnte, zu trösten."

Der Navigationsoffizier ist mehr Phlegmatiker. Er schmunzelt, zuckt geheimnisvoll die Achsel, als wüßte er Gott weiß was — in Wirklichkeit weiß er ebensowenig wie die anderen —, und hüllt sich in geheimnisvolles Schweigen.

Nicht so der Oberstabsarzt, der Sanguiniker.

„Herrschaften", wendet er sich an die beiden anderen. „Ich weiß bestimmt, es gibt etwas."

Einen Augenblick läßt er die anderen, die hoch auflauschen, zappeln und bestellt sich beim Steward, der eben mit der dampfenden Kaffeekanne vorbeigeht, seine dritte Tasse.

„Mir ist, als bekäme ich heute Arbeit. Meine Messer sind gewetzt." Unternehmungslustig streift er die Ärmel in die Höhe, daß die anderen fluchtartig das Weite suchen.

Die Messe wird geräumt. Das Geschirr wird verstaut, und der arme Oberstabsarzt, der gern noch bei einer vierten Tasse verweilt hätte, muß traurig abziehen. Es ist aber auch die höchste Zeit. Gerade als er den Raum verläßt, wird „Alle Mann achteraus!" gepfiffen.

Auf der Schanze steht der Kommandant, neben ihm der Adjutant und der Erste Offizier, ringsum alle Offiziere, Deckoffiziere, Fähnriche und die Mannschaft.

„Ordnung!" kommandiert der Erste Offizier.

Lautlose Stille. Dann, zum Kommandanten gewendet, meldet er:

„Besatzung zur Stelle!"

Der Kommandant spricht. Schmucklos, mit lauter, hallender Stimme, die weit über das Deck dringt und vom Entferntesten deutlich verstanden wird:

„Es wird euch allen inzwischen an den Vorbereitungen, die getroffen wurden, zum Bewußtsein gekommen sein, daß wir in See gehen. Die Torpedoboote sind schon

draußen, die Kleinen Kreuzer folgen ihnen soeben. Von der norwegischen Küste sind verschiedene feindliche Streitkräfte gemeldet. Wir wollen versuchen, ob wir sie nicht doch endlich fassen können. Oft genug allerdings haben wir es vergeblich unternommen, sie zu erwischen. Hoffentlich gelingt es uns diesmal. Ich weiß, daß ich keinen von euch erst zu ermahnen brauche, weiß, daß ein jeder seine Pflicht tun wird bis zum äußersten. Darüber brauche ich kein Wort zu verlieren. Wir alle wünschen den Feind zu stellen, uns mit ihm zu messen! Hoffentlich gelingt es uns endlich dieses Mal."

Dann, zum Ersten Offizier gewendet:

„Herr Kapitän! Lassen Sie ‚Klarschiff' anschlagen!"

Wie ein Aufatmen, als ob alles von einem bösen Alp befreit sei, geht es durch die Mannschaft. Strahlende Gesichter blicken sich an. Einer kann wohl seine Freude nicht meistern. In urkräftigem Platt tönt es durch die Stille:

„Dunnerwetter, Minsch, van Dag krieg wi em woll to faten, dann will wi em awer todecken."

Man glaubt es den Fäusten, die sich dabei heben, daß sie das Zudecken aus dem ff verstehen.

Im nächsten Augenblick wirbelt der Generalmarsch n die Luft, schmettert das Horn über Deck. In allen Räumen tönt es:

„Klar Schiff zum Gefecht!"

Auf dem Flaggschiff steigt das Signal hoch:

„Anker lichten!"

Der Kommandant ist auf der Brücke, der Erste Offizier auf der Back, um das Ankermanöver zu überwachen.

„Anker ist aus dem Grund!"

„Steuerbord zehn. — Beide Maschinen langsame Fahrt voraus!"

Die Linienschiffe setzen sich in Bewegung und fahren geschwaderweise hintereinander die Jade abwärts, vorbei an den Wachtfahrzeugen.

Bald verschwindet Wangeroog backbord achteraus, steuerbord voraus kommt Helgoland als verschwommene dunkle Erhebung in Sicht. Es regnet leise. An Deck der Schiffe ist außer dem Personal auf der Brücke und dem Ausguck in den Marsen nichts zu sehen. Desto mehr Bewegung herrscht im Innern, wie der lebhafte Signalverkehr, das Drehen der Geschütztürme, das Auf- und Niederschwenken der Rohre verraten.

Der Erste Offizier exerziert mit seinem Lecksicherungs- und Feuerlöschpersonal unter Deck, die Munitionsmänner sind an der Arbeit, in den Torpedobreitseiträumen übt das Torpedopersonal. Krankenträger transportieren angeblich Verwundete. Selbst in den Kombüsen ist die Anzahl der Köche wesentlich verringert, um alle Hände für den Kampf frei zu bekommen.

Auf ein kurzes Kommandowort nur fliegt alles; wie eine wundervoll fein geölte Maschine, bei der haarscharf Rad in Rad greift, klappt es. Alle Gefechtsmöglichkeiten, alle Beschädigungen sind erwogen, hundertmal ausprobiert, so daß es selbst dem gerissensten

Rollenoffizier schwer fallen würde, einen neuen Fall zu ersinnen.

½12 Uhr. „Klar Deck überall!"

Gleich darauf tönt der Ruf durch alle Räume:

„Backen und Banken!" — „Alle Mann Mittag!"

Groß ist der Hunger nach dem scharfen Exerzieren. Laut und vernehmlich meldet sich der Magen. Der Schiffszahlmeister hat heute einen besonders großen Braten mit Nachtisch bewilligt. Mächtig, wie sie bei der Arbeit zugreifen, hauen sie auch nun ein.

Besonders lebhaft geht es in der Fähnrichsmesse zu. Nachdem zunächst einmal das größte Hungergefühl durch ein Glas Wermut und eine Zigarette beseitigt ist, werden die Erlebnisse des Morgens erörtert. Einer besonders verteidigt sich noch nachträglich in Gedanken gegen den Anpfiff, der ihm vom Artillerieoffizier in voller Verkennung seiner hervorragenden artilleristischen Eigenschaften zuteil wurde. Schließlich aber vergißt auch er bei der Suppe und leckerem Braten den zugefügten Schmerz, und nach dem Essen tönen fröhliche Gespräche durch den schmucklosen Raum.

Längst ist Helgoland achteraus verschwunden, und bald werden auch die äußersten Vorpostenboote passiert. „T 47" schlingert noch immer draußen herum. Der Kommandant hat in dem wachthabenden Offizier eines der Linienschiffe einen guten Freund. Er geht mit seinem Boot heran, ein lebhaftes Winken, dann fährt er längsseit eine Weile her. Ein herzlicher Glückwunsch noch, ein „Gebt's ihnen ordentlich!" schallt hinüber, und „T 47"

kehrt langsam, wie von Trauer erfüllt, daß es nicht mitmachen kann, auf seinen Posten zurück.

Grau in grau ist der Himmel. Den ganzen Vormittag über hat die Sonne versucht, die dichte Wolkenwand zu durchdringen. Nun hat sie es anscheinend aufgegeben. Von Südwest treiben wieder Regenschauer heran und erschweren noch mehr die Sichtigkeit. Kein Wetter für Luftschiffe und Flugzeuge. Wenn nicht jedes Schiff mit Funkentelegrafie ausgestattet wäre, Aufklärung wäre heute eine schwere Sache. Zum Glück kommt kein dicker Nebel.

Die Mittagspause ist zu Ende.

„Antreten auf Gefechtsstation!"

Das Klarschiff geht weiter. Abermals drehen die Geschütztürme, schwenken die Rohre nach angegebenen Zielen. Auf Nordkurs geht die Fahrt weiter.

Der Feind in Sicht

Gegen 4½ Uhr nachmittags steht die deutsche Spitze etwa siebzig Seemeilen vor dem Skagerrak. Weit auseinandergezogen laufen vorn Kleine Kreuzer und einige Torpedoboote. Überall wird scharfer Ausguck gehalten. Diesige Luft erschwert die Fernsicht.

Plötzlich ertönt vom Krähennest des Kreuzers „Elbing" der Ruf des Offiziers:

„Voraus Rauch. Anscheinend vier feindliche Kreuzer mit drei Schornsteinen. — Kurs Süd. — Die Schiffe laufen hohe Fahrt!"

Mit äußerster Aufmerksamkeit spähen von der Brücke Kommandant, Offiziere und Signalpersonal nach der angegebenen Richtung aus. Bald sind die Schiffe auch als Kreuzer der „Calliope"-Klasse ausgemacht. Die Meldung geht an den Befehlshaber der Aufklärungsschiffe. Sofort kommt von ihm der Befehl zurück:

„Angreifen!"

Mit äußerster Kraft preschen die Kreuzer auf den Gegner zu, so daß die Torpedoboote ihnen kaum zu folgen vermögen. Im Augenblick aber, wo der Engländer das Herannahen unserer Schiffe gewahr wird, dreht er schleunigst auf Gegenkurs und reißt mit äußerster Fahrt aus.

Ihm nach geht die wilde Jagd.

Mächtige Rauchwolken quellen aus den Schornsteinen. Hoch quirlt das Schraubenwasser am Heck der Schiffe. Die Entfernungsmesser arbeiten schon an ihren Geräten.

Wird bei den deutschen Verfolgern alles hergegeben, was die Maschinen und Kessel überhaupt imstande sind zu leisten, so geschieht ein gleiches auch drüben. Der Abstand will nicht geringer werden. Ein Einholen ist anscheinend unmöglich. Der Feind ist aber in Reichweite der Geschütze, der Kommandant gibt den Befehl, das Feuer zu eröffnen.

„Backbord erstes Geschütz klar zum Feuern!" befiehlt der Artillerie-Offizier.

Klack ist der Verschluß aufgerissen, das Geschoß im Lauf. Entfernung und Schieber werden befohlen.

„Feuer!"

Ein schmetternder scharfer Schlag, ein dumpfer Krach. Sausend jagt die Granate dem Gegner nach, schlägt in seiner Nähe ein. Eine hohe Wassersäule schießt empor. Zu kurz.

Ein zweiter Schuß folgt. Der dritte sitzt. — Weiße, beizende Pulverschwaden ziehen über das Schiff.

Eine halbe Stunde ungefähr dauert die Jagd.

Die Schlachtkreuzer haben inzwischen hohe Fahrt aufgenommen und sind der Spitze gefolgt.

Fern am grauen Himmel taucht ein schwarzes Pünktchen auf. Zusehends nähert es sich, wird größer, deutlicher. Ein mächtiger Kampfflieger, der vom Flugzeug-Mutterschiff, dem Cunarder „Campania", über See

transportiert worden ist, saust heran. Der gepanzerte Körper blinkt und blitzt.

Jetzt haben ihn die Abwehrgeschütze im Ziele. Wie ein Kranz weißer und schwarzer Punkte legen sich die explodierenden Schrapnelle um ihn. Dichter und dichter wird die Garbe, die ihm den Weg verlegt. Jetzt scheint einer gesessen zu haben. Wie ein Stutzen, ein sekundenlanges Auf-dem-Fleck-stehen-Bleiben geht es durch den Körper. Er hat genug. Steil steigt er hoch, schlägt einen scharfen Bogen und entschwindet wieder, woher er kam.

Mit äußerster Kraft setzen die Panzerkreuzer ihre Fahrt fort. Plötzlich tauchen an Backbord in etwa zweihundert Hektometer Entfernung mächtige Rauchwolken auf. Mit starken Kräften scheint der Feind zu nahen. Die Befürchtung, die sich minutenlang in aller Herzen schleichen wollte, daß die vier Kreuzer, die das Weite gesucht hatten, die einzigen Vertreter des Feindes sein würden, erweist sich zum Glück als falsch.

In Maschinen und Heizräume, in alle Decks wird die freudige Kunde weitergegeben. Einen einzigen jubelnden Schrei löst sie aus: Hurra! Der Feind stellt sich zum Kampf, los auf ihn!

An allen Masten flattern die Gefechtsflaggen. Sofort wird die Verfolgung der Kreuzer aufgegeben.

Die Panzerkreuzer, die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote schwenken auf Westkurs, auf den Gegner zu. Gleich darauf dreht auch der auf südöstlichen Kurs, Kiellinie formiert. Von Minute zu Minute wird die

Entfernung infolge der rasenden Schnelligkeit, die unsere Schiffe entwickeln, geringer. Immer deutlicher kommt der Gegner herauf, bis er genau festgestellt werden kann.

Sechs Schlachtkreuzer sind es, eine größere Anzahl Kleiner Kreuzer und Zerstörer. Sie fahren in zwei Gruppen.

Schnell wird von der Brücke aus nach den unteren Räumen das Herannahen des Feindes und seine Stärke gegeben, sowie daß die Steuerbordseite in wenigen Minuten ins Gefecht kommen wird.

Alles steht auf Stationen. Besondere Kommandos sind nicht mehr nötig, da seit dem Augenblick, in dem „Klar Schiff" angeschlagen wurde, die Mannschaft bereits auf ihrem Posten steht.

Beide Parteien laufen in etwa hundertsechzig Hektometer Entfernung auf ungefähr gleichem Kurs. Alle Einzelheiten am Gegner sind jetzt klar auszumachen. Vorn steht ein Kreuzer der „Lion"-Klasse, ein mächtiges Schiff mit zwei dicken und einem kleineren Schornstein, zwei Masten und vier Geschütztürmen. Deutlich heben sich die beiden vorderen Türme vom Oberdeck ab. Alle Einzelheiten des Aufbaues sind zu unterscheiden. Von den drei anderen dicken Schiffen gehört anscheinend eins der „Invincible"-Klasse an. Seine beiden Dreibeinmasten deuten darauf hin. Die anderen scheinen noch neuerer Art zu sein.

Die Torpedoboote gehen in Feuer-Lee.

Nachmittag war das Wetter besser geworden; der

Regen hatte aufgehört. Die Sonne kam mitunter durch die Wolken.

Alles ist in fieberhafter Erwartung.

In ununterbrochener Folge werden die Entfernungen gemeldet und an die Geschütze gegeben; das Ziel wird auf die einzelnen Schiffe verteilt. Die Türme, aus denen die Rohre mit ziemlicher Erhöhung hochragen, schwenken auf den Gegner zu.

Geringer und immer geringer wird die Entfernung. Hundertdreißig Hektometer meldet jetzt der Entfernungsmesser. In demselben Augenblick kommt auch schon der Befehl:

„Salve!"

Laut schrillen die Feuerglocken, und unmittelbar darauf blitzt der erste Feuerstrahl aus den Rohren. Wie ein Zittern und Beben, ein federnder Ruck geht es durch das Schiff. Heulend zischen die Granaten auf den Gegner zu.

Ein Moment atemloser Spannung. Kurz vor dem Feinde hebt sich riesengroß eine Wassersäule aus der Oberfläche empor. Der Zielbeobachter meldet den Aufschlag. Neue Entfernungen werden an die Geschütze gegeben.

Nun tritt auch der Gegner in Tätigkeit. Wie eine hellrote Stichflamme sprüht es bei ihm auf. Ein dumpfer Schlag. Graugelb wallt Pulverdampf an der Bordwand empor. — Viel zu kurz.

Mit rollendem Dröhnen saust jetzt eine Granate nach der andern aus den Rohren. Ohrenbetäubend zischen sie durch die Luft.

Der Wind steht dem Feinde schlecht. Der vor seinen Geschützen hertreibende Rauch und Pulverdampf erschwert ihm das genaue Ausmachen des Zieles. Darauf ist vielleicht auch sein schlechtes Schießen zurückzuführen.

Eine zweite und dritte Salve auf unserer Seite antwortet. Die ersten Treffer! Ein dumpfer Krach drüben. Eine Flamme blitzt mit feurigen Kreisen. Die erste Granate zerreißt den Stahl der Bordwand, zerspringt im Innern. Unaufhörlich jagt ein Schuß nach dem andern aus den Rohren hinüber. Immer dichter, wie Hagel, folgt Treffer auf Treffer auf den englischen Schiffen. Deutlich sind jetzt die Wirkungen auf dem zweiten zu sehen. Eine ganze Salve muß dort gesessen haben. Schwelender Rauch erhebt sich, schwarze, von weißem Dampf untermischte Wolken steigen auf. — Es ist „Queen Mary", das „Showship" Englands, von dem die Engländer so genau zu sagen wußten, daß sein bloßes Erscheinen genügen würde, alle deutschen Panzerkreuzer in die Flucht zu jagen.

In einem Nu ist das stolze Schiff von einem dröhnenden Stahlregen zugedeckt. Auf Vorschiff, Mittelschiff und Achtern hageln die Granaten. Schuß sitzt neben Schuß. Jetzt scheint sich das mörderische Feuer auf das Mittelschiff zu konzentrieren. Wie rötlicher Glanz leuchtet es auf. Der ganze Panzer scheint zu glühen. Mehrere schwere Explosionen. Wie mit einem Schlage erlischt das Feuer. Tiefe, unheimliche Leere tritt an seine Stelle. Heck und Vorderteil scheinen sich aufzubäumen. Mittendurch bricht das Schiff auseinander und versinkt.

Einen Augenblick darauf — und die Stelle, auf der kurz vorher noch eines der mächtigsten Schiffe von Englands Armada schwamm und feuerte, ist leer. Einzelne Trümmer nur schwimmen auf der Oberfläche. Hilfeflehend reckt sich ein Arm in die Höhe.

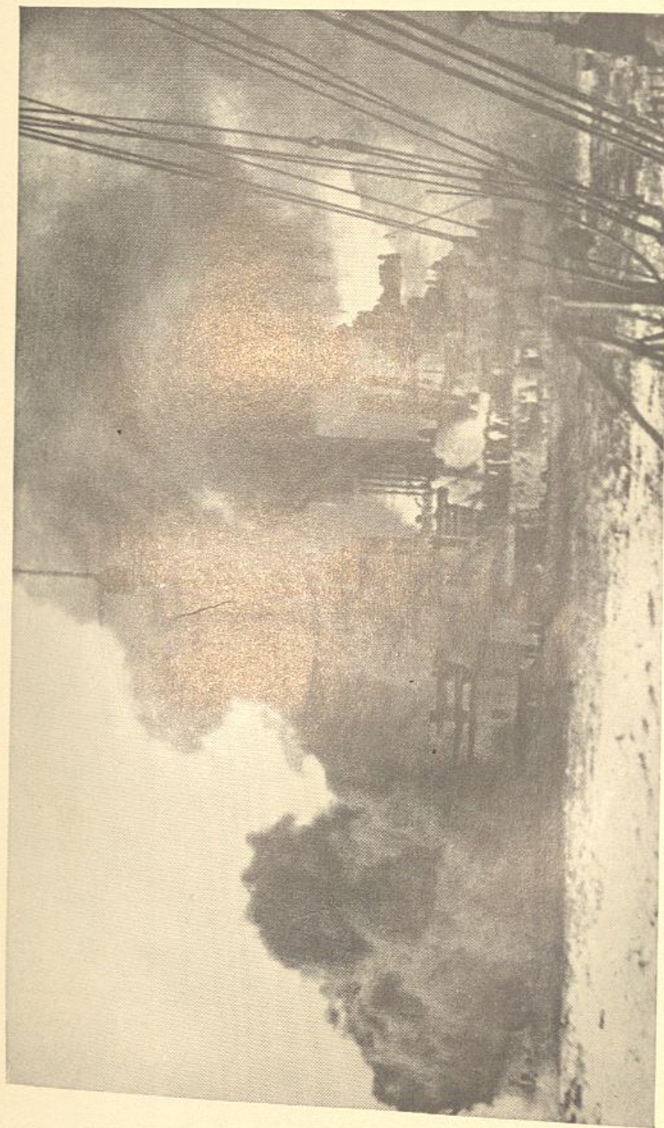
Atemlos, wie gebannt, starren die Unseren hinüber. — Ein donnerndes Hurra löst die Nachricht aus, die sofort an die Geschütze, nach den Maschinen und unter Deck gegeben wird. Drüben suchen sie zu retten, was noch zu retten ist. Kaum lohnt es mehr der Mühe.

Weiter geht die Schlacht. Schuß folgt auf Schuß. Treffer auf Treffer. Schwaden von süßlich duftendem Pulverrauch füllen die Luft, ohrenbetäubend rollt und grollt der Donner der Geschütze über die Wasserfläche hin. Immer wieder blitzt es aus den Breitseiten auf, immer wieder sitzt ein Treffer neben dem andern.

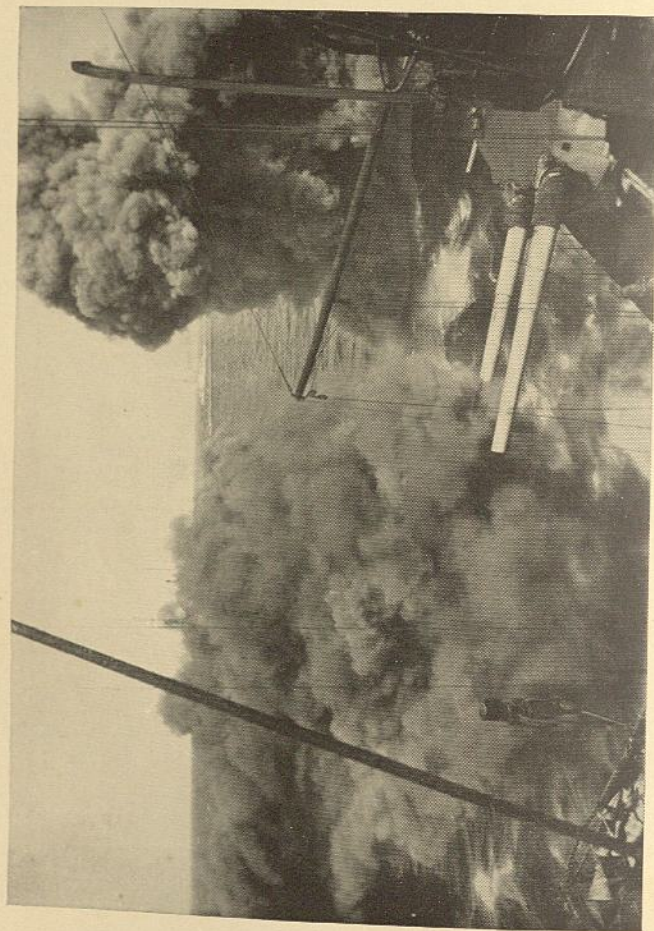
Auf dem Wasser treiben in großen Mengen tote Fische herum.

Kaum ist der Jubel über den Tod des einen Feindes verrauscht, als schon neue Meldungen eintreffen.

Auf einem zweiten Panzerkreuzer ist durch unsere Panzersprenggranaten der Seitenpanzer durchschlagen worden. Aus den geborstenen Zellen quillt das Heizöl an den Schiffsseiten hoch und gerät sofort in Brand. Einer ungeheuren Feuerfackel gleich liegt er hilflos und abgeschnitten von jeder Rettung da. Langsam, als besänne er sich noch, dreht er sich träge nach Backbord über. Mit starker Schlagseite geht er unter. Die Bordwände sinken langsam tiefer, das Wasser dringt in die Schorn-



Die brennende „Seydlitz" nach dem Gefecht an der Doggerbank am 24. Januar 1915
Der Kreuzer wurde repariert und nahm auch an der Skagerrakschlacht in hervorragendem Maße teil



„Feuer eröffnen!"
S. M. S. „Seydlitz" zu Beginn der Skagerrakschlacht

steine. Sekunden, eine halbe Minute fast dauert es, während die Masten mit den Gefechtsmarsen unter Wasser tauchen.

Nun ist er verschwunden.

So haben fünf deutsche Schlachtkreuzer in kurzer Zeit von den ihnen gegenüberstehenden, bedeutend schwerer armierten sechs englischen Schlachtkreuzern bereits zwei erledigt und auf den Grund des Meeres gesandt. Felsenfest ist das Vertrauen unserer Leute zur Leitung und zu dem Material.

Wäre eine Erhöhung darin noch möglich, nun tritt sie ein, als es sich zeigt, welch herrlichen Lorbeer die deutsche Marine erringt. Keiner denkt an die Möglichkeit, verletzt zu werden, oder gar an den Tod; das Gefühl der Gefahr ist verschwunden, obwohl auch auf unserer Seite Treffer zu verzeichnen sind. Immer wieder jedoch weiß der Befehlshaber unserer Aufklärungsschiffe durch geschickte Manöver und Ändern der Formation zu vermeiden, daß dem Feinde Zeit gelassen wird, sich einzuschießen.

Unvermutet naht dem schwer geschädigten Gegner jetzt Hilfe. Vom Norden her tauchen die schnellen Linienschiffe der „Queen Elizabeth"-Klasse auf. Mit hoher Fahrt eilen sie ihren bedrängten Panzerkreuzern zu Hilfe. Besonders gefährlich sind diese Riesen. Mitteldinger zwischen Panzerkreuzer und Linienschiff, verfügen sie bei äußerst schwerer Bestückung von acht 38-Zentimeter-Geschützen über Maschinen, die ihnen eine Geschwindigkeit von fünfundzwanzig Knoten verleihen.

Allerdings sind die Mengen von Öl, die diese Kolosse von neunundzwanzigtausend Tonnen verzehren, auch ungeheuer.

Jetzt wird die Sache für unsere Panzerkreuzer ernster. Das Bewußtsein des Sieges aber, den die Unseren kurz vorher einem weit überlegenen Gegner gegenüber errungen haben, läßt sie jetzt nicht eine Sekunde zögern. Ohne Besinnen nehmen sie, obgleich auch sie manche Schramme abbekommen haben, sofort den Kampf mit dem neuen Feinde auf und schlagen sich mit ihm herum.

Schon sausen die ersten Granaten heran. Wie riesige Koffer schlagen sie auf das Wasser auf. Turmhoch heben sich jetzt die Wassersäulen. Der Dampf der Lyddit-granaten behindert teilweise das Gesichtsfeld. Schwer und zähe lastet er in dicken Schwaden auf See. Der leichte Wind vermag kaum, ihn zu verjagen.

Inzwischen sind von beiden Seiten die Torpedoboote mit äußerster Kraft zwischen ihren Schiffen durch zum Angriff vorgegangen.

Wie eine Meute edler Bracken sausen sie in rasender Fahrt aufeinander zu.

Mitten zwischen den beiden Geschwadern entspinnt sich ein kurzer Kampf. Die Schnellfeuergeschütze rattern. Torpedos werden geschossen.

Drüben sinken zwei große Zerstörer neuester Bauart.

Auch von unseren Booten werden mehrere schwer getroffen. Von einem arg beschädigten Boote, das nicht mehr schwimmend gehalten werden kann, wird in

ununterbrochenem Feuer die Mannschaft auf ein anderes geborgen.

Nach wenigen Minuten ist die Episode zu Ende. Die Boote bringen sich hinter ihren Geschwadern wieder in Sicherheit.

Das Gefecht zieht sich noch nach Süden.

Schlachtkreuzer-Tagschlacht

Zur Veranschaulichung über die Art des Kampfes und die zeitliche Abwicklung der einzelnen Gefechtsphasen sollen hier nach den Uhrzeiten die verschiedenen Beobachtungen aufgezeichnet werden, die in einem Kampfesabschnitt auf S. M. S. „Seydlitz“ gemacht wurden:

5.32 nachm.		Signal des Flaggschiffes: „Feuerverteilung von rechts.“
5.35	„	Schwenkung auf Kurs SO; Geschwindigkeit 18 sm. Formation des Gegners ist die Kiellinie. 5 Schlachtkreuzer werden ausgemacht, dahinter in größerem Abstande 4 der größten englischen Linienschiffe vom Typ „Queen Elizabeth“.
5.50	„	Feuer eröffnet. Feind erwidert sofort. Abstand 150 hm (15 km).
5.54	„	Feindliche Torpedoboote an Steuerbord. Mittelartillerie eröffnet Feuer.
5.55	„	Treffer in Abteilung 13 Steuerbordseite. Vordere Elektrizitätsschaltstelle fällt aus.
5.57	„	Treffer in der Umladekammer des hinteren Geschützturmes C. Der gesamte Turm fällt aus.
6.08	„	Wendung der deutschen Schlachtkreuzerlinie auf Kurs SzO. Entfernung 109 hm.

6.10 nachm.		Wendung auf SzW. Gegner scheint abzudrehen, da Entfernung rasch zunimmt.
6.13	„	Geschwindigkeit 23 sm
6.15	„	Große Explosion auf dem fünften Schiff der feindlichen Linie. („Indefatigable“ ist durch Geschützfeuer des deutschen Schlachtkreuzers „von der Tann“ zu diesem Zeitpunkt versenkt worden.)
6.17	„	Treffer in Steuerbord, 6. Kasematte, die ausfällt.
6.22	„	Feindliche Torpedoboote scheinen anzugreifen.
6.27	„	Das an dritter Stelle marschierende feindliche Schiff („Queen Mary“) fliegt in die Luft. Eine Rauch- und Feuersäule, 600 bis 800 m hoch. Zielwechsel rechts auf „Tiger“, der die Lücke schließt.
6.28	„	Kurs SO.
6.32	„	Steuerbord achteraus kommen die 4 Linienschiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse auf und eröffnen Feuer.
6.33	„	Unsere Torpedoboote greifen an. Abstand der Linienschiffe 130 hm.
6.34	„	Kurs OSO.
6.41	„	Eigenes Gros kommt in Sicht steuerbordvoraus. Keine Aufschläge mehr; Gefechtsentfernung 117 hm.
6.46	„	Die feindlichen Schlachtkreuzer haben kehrtgemacht.
6.49	„	Eigenes Gros eröffnet Feuer.

6.52 nachm. Kurs auf N gewendet; vor die Spitze der deutschen Linienschiffsflotte gesetzt.

6.55 „ Mehrere anlaufende Torpedos werden gesichtet, die von den feindlichen Torpedobooten geschossen wurden. Ausweichen nicht möglich, da das Gefecht in der Linie zu diesem Zeitpunkt erneut aufgenommen wurde.

6.57 „ Torpedotreffer; Abteilung 13 und Elektrizitätsstation fällt aus. Die Fahrt des Schiffes wird hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt.

7.06 „ Artillerietreffer in die Back.

7.08 „ Weitere Treffer in das Vorschiff. Entfernung 185 hm.

7.10 „ Treffer am vorderen Geschützturm. Rechtes Rohr kann nicht mehr feuern, schwere Artillerie kann den Feind nicht mehr erreichen. Gefechtspause.

7.25 „ Erneut Feuer eröffnen gegen die feindlichen Linienschiffe.

7.28 „ Schwerer Treffer auf das 4. feindliche Linienschiff.

7.40 „ Die drei vordersten feindlichen Linienschiffe haben ihre Türme auf die deutschen Kreuzer gerichtet, das 4. Linienschiff schießt auf das deutsche 3. Geschwader. Entfernung 150 hm.

7.45 „ Es wird stark diesig; die feindliche Linie ist kaum noch zu erkennen. Eigene Torpedoboote greifen an. Kurswendung auf NNO.

7.57 nachm. Feuer unter der Back.

8.02 „ Funkspruch der Flottenleitung: „Schlachtkreuzer, ran an den Feind!“ Gefechtskehrtwendung Steuerbord.

8.03 „ Wasser steht in Abteilung 14, 15 und 16 über dem Zwischendeck. Räume unter dem Panzerdeck sind noch klar.

8.05 „ Von Steuerbord achtern erhalten wir Feuer. Gegner ist nicht auszumachen.

8.08 „ Kurs SSO. Schiff bekommt langsam nach Steuerbord Schlagseite. Gefecht an Steuerbord. Gefechtskehrtwendung auf SzW. Abstaffeln, da Beobachtung gegen Abendsonne unmöglich.

8.15 „ Gefecht an Backbord auf nördlichem Kurs. Englische Schlachtkreuzer und ältere Panzerkreuzer.

8.20 „ Englischer Panzerkreuzer brennt.

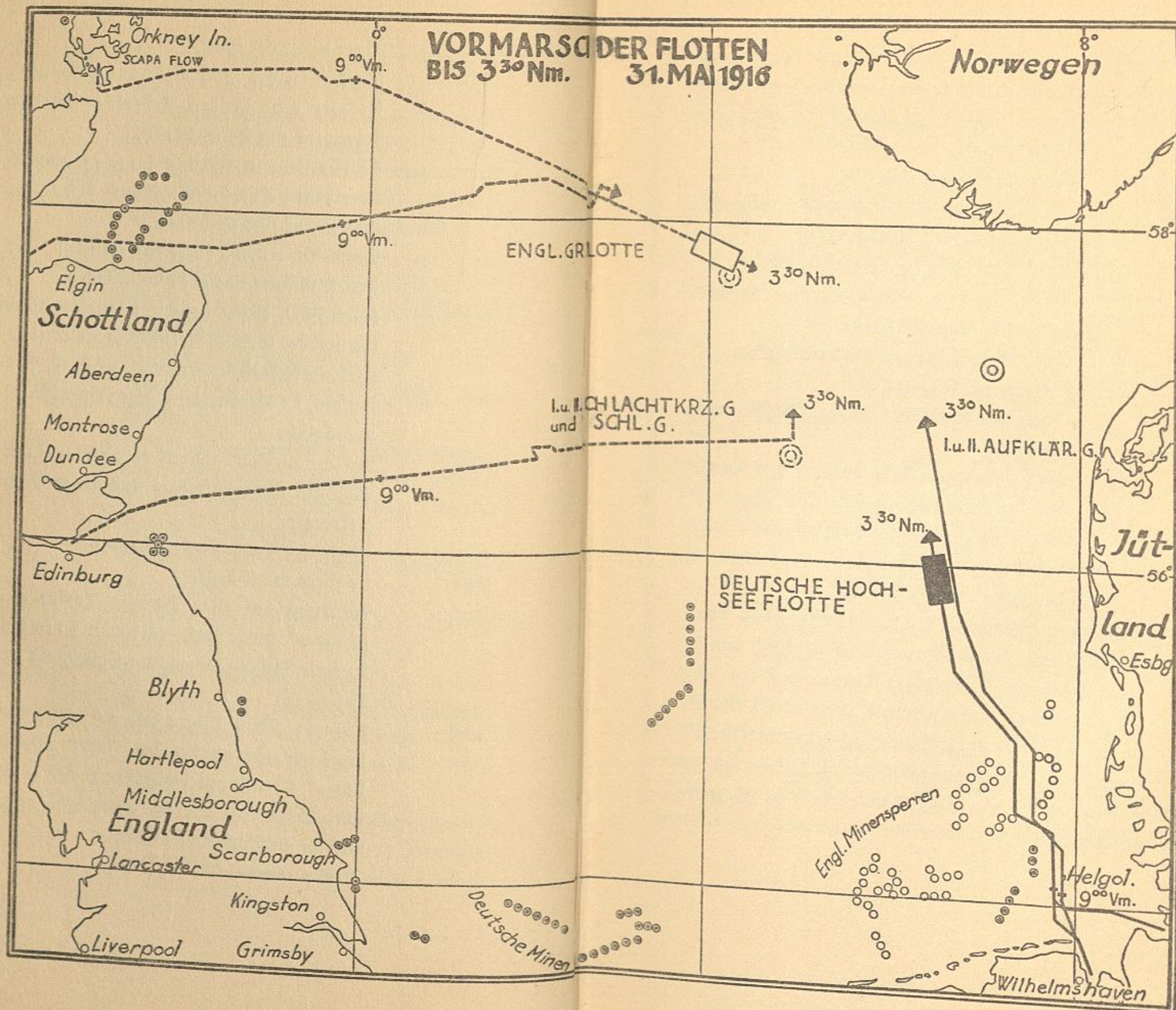
8.22 „ Er fliegt in die Luft.

8.26 „ Wendung auf SO. Schwere Treffer auf „Lützow“ beobachtet. Entfernung 110 bis 80 hm. Zielangabe nicht möglich, da zu diesig.

8.38 „ Signal: „Dem Führer folgen.“ „Lützow“ läuft nur noch ganz geringe Fahrt, „Derfflinger“ übernimmt die Führung der deutschen Schlachtkreuzer. Gefechtspause.

9.03 „ Gefecht an Backbord. 110 hm.

9.16 „ Treffer achtern.

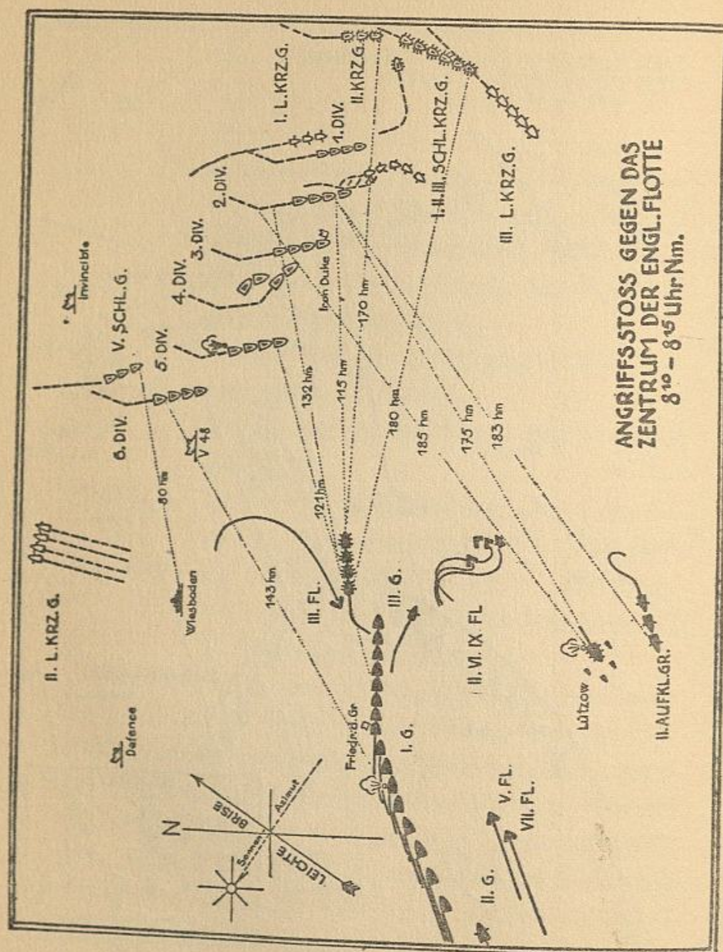


VORMARSC DER FLOTTEN
BIS 3³⁰ Nm. 31. MAI 1916
Orkney In.
SCAPA FLOW
9⁰⁰ Vm.
Norwegen
8°
58°
56°
9⁰⁰ Vm.
ENGL. GRLOTTE
3³⁰ Nm.
Elgin
Schottland
Aberdeen
Montrose
Dundee
I. u. II. CHLACHTKRZ. G
und SCHL. G.
3³⁰ Nm.
3³⁰ Nm.
I. u. II. AUFKLÄR. G.
9⁰⁰ Vm.
3³⁰ Nm.
Jüt-
land
Edinburg
DEUTSCHE HOCH-
SEE FLOTTE
Esbg
Blyth
Hartlepool
Middlesborough
England
Scarborough
Lancaster
Engl. Minensperren
Helgol.
9⁰⁰ Vm.
Kingston
Deutsche Minen
Liverpool
Grimsby
Wilhelmshaven

9.18 nachm.	Treffer an der Back. Linienschiffe des 1. englischen Linienschiffsgeschwaders in Sicht. Von N über O bis SO eine feuernde Linie beim Gegner.
9.23 „	Feuer wird schwächer.
9.27 „	Treffer gegen rechtes Rohr des hintersten Geschützturmes. Ausgefallen. Backbord sechste 15-cm-Kasematte ausgefallen.
9.40 „	Granatkammer des vordersten Geschützturmes läuft voll Wasser.
9.47 „	Kurs SWzW, 22 sm Geschwindigkeit.
9.55 „	Gefechtspause. Kurs S.
10.24 „	Erneutes feindliches Feuer. Treffer mittschiffs.
10.30 „	Treffer im letzten Geschützturm und Treffer auf der Kommandobrücke. Da „Seydlitz" die bisherige Geschwindigkeit nicht mehr halten kann, hängt sie sich an das Gros der deutschen Linienschiffe an.

Trotz der ungeheuren Materialbeanspruchung durch die zahlreichen schweren Granateinschläge und den zu Beginn des Gefechts erhaltenen Torpedotreffer gelang es diesem deutschen Schlachtkreuzer, der auch im Gefecht auf der Doggerbank am 24. Januar 1915 tapfer gekämpft hatte, den Heimathafen zu erreichen. Im ganzen hat das Schiff etwa 15 schwere Treffer von 38- bzw. 34.3-cm-Granaten erhalten.

ERSTE GEFECHTSKEHRTWENDUNG DER DEUTSCHEN FLOTTE
7³⁰–7³⁵ Uhr Nm.



„Von der Tann"

Kurz nach 6 Uhr hatte der deutsche Schlachtkreuzer „von der Tann" einen englischen Schlachtkreuzer durch Artilleriefeuer vernichtet. Das Schiff hat selbst auch schwere Treffer erhalten, so daß etwa 600 t Wasser im Innern des Schiffes blieben. Durch unglückliche Treffer fallen die beiden vorderen Geschütztürme aus. Der Feind hat inzwischen Torpedoboote zum Angriff angesetzt, um eine Unterstützung herbeizuführen.

Um 7.13 eröffnet „von der Tann" das Feuer auf zwei Zerstörer, die backbord querab plötzlich gesichtet werden. Inzwischen ist der hinterste Geschützturm ebenfalls ausgefallen. Um dem Feind den Ausfall nicht zu zeigen, behält der deutsche Schlachtkreuzer trotz verminderter Gefechtskraft seinen Platz in der Linie bei. Es ist nicht ganz leicht, die Geschwindigkeit zu halten, denn die Feuer unter den Kesseln sind seit 4 Uhr nachmittags nicht mehr gereinigt und stark verschlackt. Bei der verstärkten Heizerwache treten Anzeichen von Überanstrengung und Übermüdung auf, denn seit 12 Uhr mittags hat die gesamte Besatzung keine Nahrungsmittel mehr erhalten. Gegen 8 Uhr versagt außerdem die Ölheizung teilweise und nachher ganz. In dieser kritischen Verfassung tritt das Schiff in die beiden folgenden schwersten Gefechtsabschnitte ein.

Da die deutsche Linie in ungünstiger Beleuchtung stand, führt der Befehlshaber der deutschen Aufklärungsschiffe, um dieser Lage ein Ende zu machen, eine Gefechtswendung auf den Feind durch und befiehlt den Torpedobooten den Angriff. Um 7.57 weht das Angriffssignal Stander Z. Die Boote greifen an, die deutschen Schlachtkreuzer wenden daraufhin vom Feinde ab. Der Feind sucht anscheinend dem Torpedobootsangriff auszuweichen.

Die Spitze der deutschen Linienschiffsgeschwader befindet sich ebenfalls in heftigem Gefecht. Der Kleine Kreuzer „Wiesbaden" bleibt während des Torpedobootsangriffs in schwerem feindlichem Feuer manövrierunfähig liegen. Aber auch beim Feind werden starke Explosionen einwandfrei beobachtet.

Wieder setzen die deutschen Schlachtkreuzer sich nach einer Wendung vor die stark belastete Spitze des deutschen Gros, die in lebhaftem Gefecht langsam nach O abbiegt. 8.22 und kurz darauf noch einmal treten zwei ungeheure Explosionen beim Feind auf, wahrscheinlich ist zu dieser Zeit der englische Schlachtkreuzer „Invincible" gesunken.

Jetzt tritt ein neuer Verband feindlicher Linienschiffe aus dem Dunst hervor und eröffnet mit Geschützen schwersten Kalibers das Feuer auf die deutsche Linie. Wiederum sind es die deutschen Panzerkreuzer, die als erste den Kampf mit einem Verband frischer und an sich überlegener Streitkräfte aufzunehmen haben. Dieser Überlegenheit fällt „Lützow" zum Opfer, indem er

durch schwerste Treffer lahmgeschossen wurde. Die anderen deutschen Schlachtkreuzer sammeln und nehmen mit einer Schleife den Kampf von neuem an der Spitze der eigenen Linie auf.

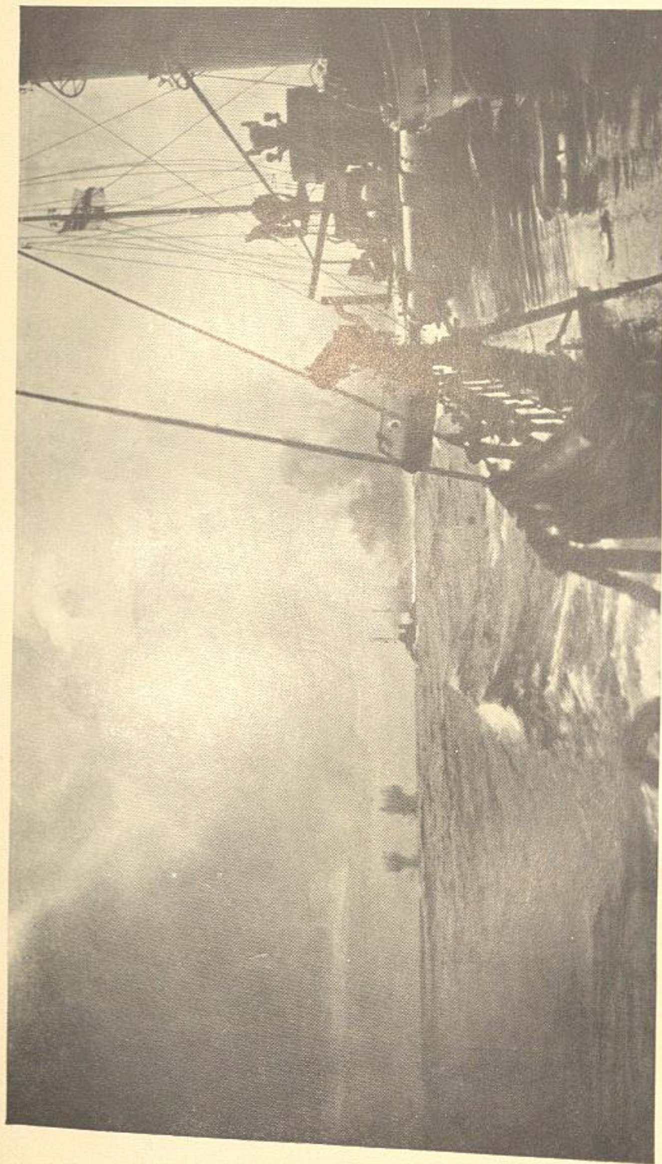
In diesem kritischen Augenblick weht um 9.12 auf dem Führerschiff der deutschen Schlachtkreuzer das Signal „Ran an den Feind". Während sich das Gros durch eine Gefechtskehrtwendung der drohenden Umklammerung entzieht, greifen die deutschen Schlachtkreuzer zur letzten Entscheidung an. Der Versuch, näher an den Feind heranzukommen, muß aber unter der Feuerwirkung des Gegners scheitern, der die deutschen Schlachtkreuzer nach schweren Ausfällen an Gefechtswerten nicht mehr die nötige Kampfkraft entgegenstellen können.

Um 9.15 wird der Unterbau des hinteren Kommandostandes durch eine schwere Granate getroffen; fast sämtliche Insassen sind dadurch getötet worden. Sprengstücke schlagen auch gegen die Wand des hinteren Geschützturmes. Ein großer Teil der Wirkung pflanzt sich weiter fort, wodurch das Überdeck, Batteriedeck und der Panzerschutz der Maschinenluftschächte durchschlagen werden. Ein Windschacht wird zertrümmert. Das elektrische Licht erlischt, und im Maschinenraum tritt starke Rauch- und Gasentwicklung auf. Gleichzeitig bleibt durch die Wirkung dieser Granate der Empfang der Funkstation zeitweilig aus; das Empfangsnetz war zerschlagen.

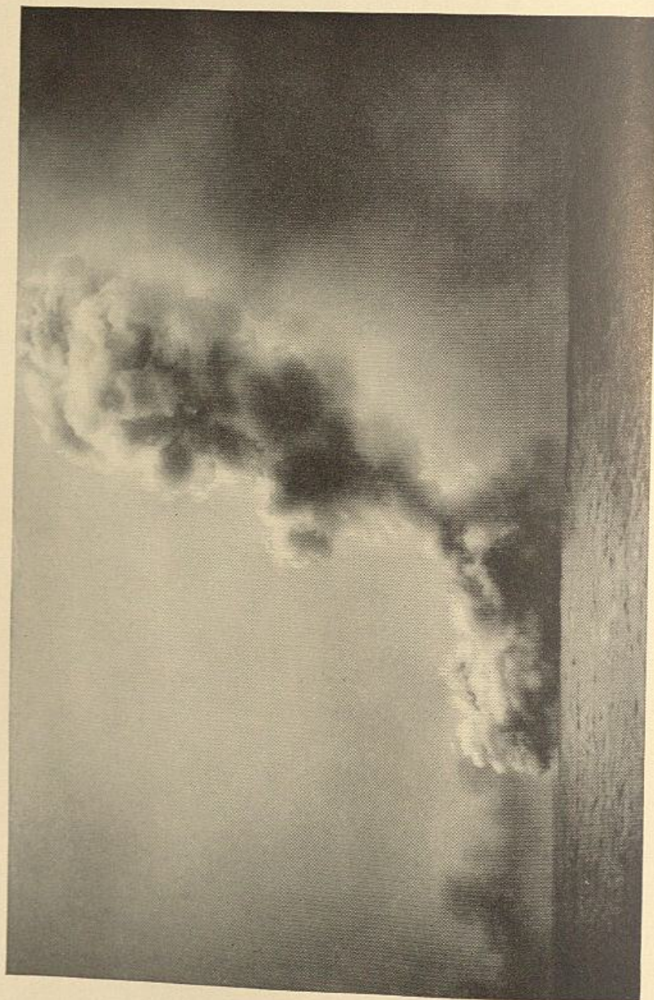
Durch den Angriff der Schlachtkreuzer ist inzwischen

die Entlastung des eigenen Gros eingetreten. Die deutschen Schiffe gehen auf südlichen Kurs. Durch geschickte Rauchentwicklung der deutschen Torpedobootsflottillen gelingt es dem schwer beschädigten „Lützow", sich den Blicken des Gegners zu entziehen.

Um 9.21 erfolgt ein zweiter Angriff der deutschen Torpedoboote, der zur Lösung der englischen Linie von der deutschen führt.



Zehn Minuten nach Beginn der Kreuzerschlacht
Aufnahme von einem deutschen Torpedoboot. Im Hintergrund links Einschläge schwerer Geschosse



Der englische Schlachtkreuzer „Queen Mary" fliegt in die Luft

Das Gros greift ein

Die deutschen Schlachtkreuzer taten ihre Schuldigkeit. Sie hatten in kürzester Zeit trotz starker Unterlegenheit zwei englische Schlachtkreuzer restlos vernichtet, hatten den übrigen Schiffen schweren Schaden zugefügt und diesen englischen Flottenteil auf das deutsche Gros hingezogen.

Kaum war die Verbindung zwischen den deutschen Schlachtkreuzern und dem Gros hergestellt, als auf dem deutschen Flottenflaggschiff das langersehnte Signal hochging: „Feuer eröffnen!"

Auf hundertachtzig Hektometer sausen dem Gegner die ersten Schüsse unserer Linienschiffe entgegen. In langer Linie hintereinander greifen die Großkampfschiffe in dem Augenblick, wo der Feind deutlich auszumachen ist, in den Kampf ein.

Der erste Schuß fällt vom Spitzenschiff, unmittelbar feuern auch die dahinterstehenden. Kurz sitzt der erste, weit der zweite Schuß; der dritte mitten im Ziel. Drei Schuß genügen zum Einschießen. Salve schmettert auf Salve. In ungeheurer Anzahl schlagen drüben die Granaten ein. Das Mündungsfeuer ist von dem Blitzen der platzenden Geschosse kaum zu unterscheiden. Die ganze Luft scheint zu zittern von dem Donner und Getöse der schwersten Geschütze. Säule auf Säule, wie

auf einem ungeheuren Ruinenfeld, hebt sich aus der See empor.

Nach wenigen Minuten schon dreht der Feind hart nach Norden ab und versucht, sich dem nur zu wirkungsvollen Feuer der deutschen Schiffe durch Abstaffeln zu entziehen, damit ihn unsere hinteren Schiffe nicht erreichen sollen.

Die Tragweite der schweren deutschen Geschütze spottet seinen Bemühungen. Nun versucht er, seine überlegene Geschwindigkeit, an der er einen Überschuß von zwei bis drei Knoten hat, auszunutzen. Mit östlichem Kurse will er um unsere Spitze herumholen.

Seine Absichten sind schnell durchschaut, und unsere Flotte macht sofort die gleiche Bewegung des Gegners mit höchster Fahrt.

Die Schlacht ist in vollem Gange. Unaufhörlich blitzen auf beiden Seiten die Geschütze. Mit donnerndem Poltern kommen die 38-cm-Granaten herüber. Dicht neben der Bordwand eines der Linienschiffe schlägt eine auf. Ein Zittern geht durch den ganzen Stahlkoloß, als liefe ein ungeheurer elektrischer Strom durch das ganze Schiff, als hätte die Granate getroffen. Jeden Augenblick wird die Meldung von einem Leck erwartet. Nur eine Wassersäule aber zeigt, wo die Granate auf den Grund der See schoß.

Vernichtend wirkt das Feuer beim Gegner. Aber auch auf unserer Seite gibt es ernsten Schaden.

Panorama vom Krähennest eines Kleinen Kreuzers

Das Bild, das sich in den letzten beiden Stunden vor unseren Augen abgespielt hatte, war gigantisch. In langgestreckter Kiellinie die gesamte deutsche Flotte in ununterbrochenem Feuern auf den Feind, von dem für uns nur die Schornsteine und die Masten sichtbar waren. Man konnte aber erkennen, daß es sich hier neben den englischen Schlachtkreuzern um fünf der neuesten englischen Linienschiffe der Queen-Elizabeth-Klasse handelte. Es schien so, als ob diese Schiffe nicht mehr entkommen würden, weil sie von den deutschen Geschützen mächtig eingedeckt wurden. Aber dank ihrer überlegenen Geschwindigkeit zogen sie sich nach und nach nach Nordwesten aus dem Bereich der deutschen Geschütze, so daß die Einschläge ihrer 38-cm-Granaten, die wie riesenhohe Pappeln unsere Schiffe oftmals vollständig verdeckten, immer seltener wurden.

Inzwischen trieben zwei lahmgeschossene englische Zerstörer an der Linienschiffsfront vorbei, noch einige Salven, und sich steil aufrichtend versanken die stolzen Boote in den Fluten. Herbeieilende deutsche Torpedoboote zogen die Überlebenden aus dem Wasser.

Vorn im graubraunen Dunst des Pulverdampfes war zunächst nichts weiter zu erkennen. Dahinter mußten

5*

die deutschen Schlachtkreuzer stehen, von denen man allerdings noch nicht wußte, daß sie inzwischen auf das Gros der englischen Flotte gestoßen waren.

Da plötzlich kommen aus dieser dunklen Wand neue Granataufschläge heraus, und zwar in unerhörter Höhe. Man sieht das Aufblitzen der Mündungsfeuer, sieht aber kein Schiff und weiß nicht, woher die Salven kommen.

Auch weiter nach Osten zu blitzt es jetzt auf, so, als ob aus dem undurchdringlichen Dunst etwas Unheimliches, Gewaltiges herannahte.

Kurz danach macht die gesamte Flotte, Schiff für Schiff, auf einen unsichtbaren Befehl hin eine Kehrtschwenkung, der Kurs, der bisher etwa Nordost verlaufen war, wird nunmehr um 180 Grad gedreht nach Südwesten. Die feindlichen Einschläge und das Mündungsfeuer der Geschütze wurden geringer, und nach etwa fünf Minuten wurde, wieder wie durch einen unsichtbaren gewaltigen Willen, der Kurs sämtlicher Schiffe auf Nord gedreht. Diese sogenannte Gefechtskehrtschwenkung einer großen im Kampf befindlichen Flotte mit mustergültiger Exaktheit ist für die Engländer, wie wir später erfuhren, etwas Unheimliches gewesen, was für jeden Beobachter als Ausdruck höchster Disziplin und Kraft gewirkt hat.

Wiederum stieß die gesamte Flotte vor. Es war jetzt klar geworden, daß die beiden feindlichen Flotten mit ihren sämtlichen Streitkräften im Gefecht standen.

Der Kampf der „Wiesbaden"

(erzählt von Oberheizer Zenne, dem einzig Überlebenden*)

Vom Jahre 1905 bis 1908 habe ich aktiv bei der II. Werft-Division der kaiserlichen Marine gedient. Ich war ein Jahr in der Hochseeflotte auf Linienschiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und die übrigen auf dem Vermessungsschiff „Planet" in der Südsee. Aus der Marine ging ich als Oberheizer ab.

Als der Krieg ausbrach, kam ich auf S. M. S. „Danzig". Ich habe bei Kriegsausbruch noch den Untergang des Kleinen Kreuzers „Ariadne" mit angesehen. Es war am 28. August 1914. Wir haben damals die verwundeten und überlebenden Kameraden auf unser Schiff geholt.

Immer hatten wir die Hoffnung, daß unser Schiff einmal in ein Gefecht mit der englischen Flotte kommen würde. Wir wollten immer ran an den Feind, aber unsere Hoffnungen schlugen immer fehl. So lagen wir dauernd hinter den Minensperren auf Vorposten, was uns nicht behagte; zumal wir während dieser Zeit die Farbe, die auf die Schiffswände dick aufgetragen war, immerzu abkratzen mußten.

*) Die Darstellung des Oberheizers Zenne gibt naturgemäß die Geschehnisse so wieder, wie sie Zenne damals gesehen hat. Die größeren strategischen und taktischen Zusammenhänge der Operationen konnte er nicht erkennen.

Im Mai 1915, auf der Rückkehr von einer Fahrt zur englischen Küste, liefen wir ungefähr 50 Seemeilen entfernt auf eine Mine, die uns das Hinterschiff zertrümmerte. Wir konnten unser Schiff schwimmend erhalten, und der Kleine Kreuzer „Berlin" schleppte uns bis Helgoland. Wir hatten zwei Tote und sechs Verwundete an Bord.

Nach zwei Tagen kamen wir nach Bremen ins Dock. Wir wurden dann abgelöst, da die Reparatur des Schiffes bis zum November dauern sollte, und holten uns von der Werft den Kleinen Kreuzer „Wiesbaden" ab, der noch nicht ganz fertiggestellt war.

Das Schiff hatte eine Länge von 140 Meter und war 14 Meter breit. Es hatte eine Bestückung von acht 15-Zentimeter-Geschützen, zwei 8,8 Ballonabwehrkanonen, zwei Torpedoausstoßrohren unter Wasser. Es war eingeteilt in siebzehn wasserdichte Abteilungen, die den Zweck haben, das Schiff länger schwimmfähig zu halten, wenn es nur an einer Stelle getroffen ist. Das Schiff hatte 35 Offiziere und 500 Mann Besatzung an Bord. Unter den Offizieren befand sich ein türkischer Oberingenieur. Der Kommandant war Fregattenkapitän Reiß. Der Erste Offizier war zuerst Kapitän von Vogt, später Kapitänleutnant Berger.

Wir erledigten unsere Probefahrten in der Ostsee. Das Schiff lief 30 Seemeilen in der Stunde (das sind zirka 55,5 Kilometer).

Im November 1915 kamen wir nach Wilhelmshaven zur Hochseeflotte, und zwar zur zweiten Aufklärungs-

gruppe, die nur aus neuen, schnellen Kreuzern mit 15-Zentimeter-Geschützen Bewaffnung bestand. Zu unserer Freude war für uns das ewige und langweilige Liegen hinter der Minensperre auf Vorposten vorbei, da fast keine Woche verstrich, in der wir nicht einmal hinausgingen in die Nordsee. Entweder mußten wir zur Unterstützung eines Fliegerangriffs zur englischen Küste fahren, oder wir waren auf Posten, um havarierte Luftschiffe aufzunehmen und die Mannschaft zu retten, wenn die Luftschiffe einen Vorstoß nach England gemacht hatten. Die Torpedoboote, unsere treuen Begleiter, waren jedesmal mit dabei.

Waren wir nicht in der Nordsee, so waren wir gewöhnlich fünf bis sechs Tage auf Vorposten, liefen dann in den Hafen ein, um Kohle, Proviant und so weiter zu ergänzen.

Auch am 30. Mai 1916 waren wir auf Vorposten. Unser Seetörn — das ist die Zeit, während der wir auf Vorposten liegen mußten, war noch nicht vorbei. Da schwirrten Gerüchte durch das Schiff, daß wir schon wieder in den Hafen einlaufen sollten. Wir sagten uns deshalb, es scheint etwas los zu sein, es gibt wahrscheinlich einen kleinen Krieg für uns.

Wir liefen in Wilhelmshaven ein und ergänzten Kohle, Proviant und Frischwasser, bekamen auch Gasmasken an Bord, was uns ganz neu war. Es schien doch etwas Ernstes bevorzustehen.

Drei Stunden später, es war gegen 4 Uhr, sind wir dann ausgelaufen und haben uns auf der Jade auf

unserem alten Platz vor Anker gelegt. Nun wußten wir ganz genau, daß eine große Aktion der Flotte unmittelbar bevorsteht, denn um uns herum versammelte sich die gesamte Hochseeflotte einschließlich der Torpedoboote. Jetzt schlug die Stimmung ganz hoch, endlich war der herrliche Augenblick gekommen, es ging in die Schlacht!

Ich gehörte damals der dritten Heizerwache an. Mit den Wachen ist es folgendermaßen bestellt: Das Maschinenpersonal ist in drei Wachen eingeteilt, eine Wache von 12 bis 4, die zweite von 4 bis 8, und die dritte von 8 bis 12 Uhr. Die Leute, die um 4 Uhr von Wache kommen, haben bis 8 Uhr Freiwache, von 8 bis 12 Pikettwache, das ist eine Wache, die zu jeder Zeit zum Arbeitsdienst herangezogen werden kann.

An diesem Tage hatte ich von 4 bis 8 Uhr. Meine Aufgabe war, an Bord die „Turbo-Lüfter" zu bedienen. Das sind Ventilationsmaschinen, die den Kesseln die Luft zur besseren Verbrennung der Kohle zuführen. Die Lüfter standen über den Kesseln. Ich befand mich, wenn ich auf Wache war, in den Abteilungen 8 bis 10 im Zwischendeck. Ich stand dann in einem engen Gang zwischen zwei wasserdichten Schotten und hatte darauf zu achten, daß die großen Ventilatoren immer geölt und gepflegt waren, mit einem Wort: reibungslos liefen.

Am 30. Mai stand ich also auf meinem Posten. Als ich mit der anderen Wache um 8 Uhr abends abgelöst wurde, lagen wir noch vor Anker. Wir gingen dann in unsere Hängematten im Zwischendeck in der Abteilung 13. Als wir aber morgens um ½4 Uhr zum Wachegehen

geweckt wurden, da merkten wir, daß wir schon in der Nordsee waren. Wir lösten unsere Kameraden ab, wußten aber selbstverständlich nicht, wo die Fahrt hinging. Wir hatten ja nur die Aufgabe, für Maschinen zu sorgen, für alles andere waren ja unser Kommandant und die Herren Offiziere da.

Als wir um 8 Uhr abgelöst wurden und gefrühstückt hatten, gingen wir natürlich zuerst einmal an Oberdeck. Wir wollten sehen, was oben los war. Es gab aber weiter nichts zu sehen als unsere Torpedoboote, die im Halbkreis als Vorhut vor uns fuhren. Unser Führerschiff war die „Frankfurt", die unmittelbar hinter den Torpedobooten anschloß. Dann kam der Kleine Kreuzer „Pillau", dann „Elbing", dann unser Schiff „Wiesbaden". Hinter uns waren die Panzerkreuzer zu sehen. Auch sie waren von Torpedobooten begleitet. Und ganz am Horizont waren die Rauchfahnen der Linienschiffsgeschwader zu erkennen.

Die Tatsache, daß diese großen und schweren Schiffe hinter uns waren, gab uns ein angenehmes Gefühl der Sicherheit. Diesmal konnte es nicht so kommen wie bisher oft, daß leichte deutsche Seestreitkräfte von überlegenen Gegnern angegriffen wurden.

Das Wetter war jetzt, 9 Uhr morgens, das reinste Kaiserwetter; die Sonne strahlte vom Himmel, die See war ruhig. Dem Stand der Sonne nach konnten wir erkennen, daß wir nordwestlich fuhren. Wir hielten also auf die norwegische Küste zu. Mit den Augen suchten wir den Horizont nach allen Richtungen ab, ob vielleicht

etwas vom Feinde zu sehen sei; wir sahen nichts. Wir amüsierten uns darüber, daß einer unserer Kameraden einen uralten Operngucker mitgebracht hatte, mit dem er hoffte, als erster den Feind zu entdecken.

Es war mittlerweile ½12 Uhr geworden. Wir hatten den Kurs gedreht und fuhren wieder der Heimat zu. Unsere Enttäuschung kannte diesmal keine Grenzen, weil wir schon wieder, wie so oft, unverrichteter Sache nach Hause zurückkehren mußten.

Mit der anderen Wache, die um 12 Uhr aufziehen mußte, nahmen wir unser Mittagessen ein und warfen dann nochmals einen Blick an Oberdeck. Nichts zu sehen: es war klar, wir hatten wieder Kurs zur Heimat. Wir malten uns nun schon aus, was wir in Wilhelmshaven anfangen könnten. Wir würden uns ein wenig die Füße vertreten und an Land spazierengehen. Mit dem Krieg war es vorbei.

Einige Kameraden setzten sich zu einem Dauer-Skat hin, andere legten sich in die Netzhängematten, um noch ein Auge voll Schlaf zu nehmen.

Um ½3 Uhr lag ich mit den anderen Kameraden in der Netzhängematte in Abteilung 13 im Zwischendeck des Vorderschiffes. Da ruft mit einem Male ein Kamerad von einer Treppe, die von unserem Raum nach oben zum Batteriedeck führt, zu uns herunter:

„Menschenskinder, oben muß was los sein!"

Wir brummten in unserer Enttäuschung nur zurück, er solle uns in Ruhe lassen; wir ließen uns nicht stören. Aber da kam plötzlich ein Kamerad von der ersten Wache,

die Freiwache hatte, an die Treppe zum Batteriedeck gelaufen und schrie zu uns herunter:

„Der Engländer ist da!"

Nun ging es los. Die Karten und die Netzhängematten flogen in die Spinde, wir rannten zur Treppe, denn jeder wollte so schnell wie möglich an Oberdeck kommen, um den Feind zu sehen. Als wir da ankamen, war das Wetter immer noch klar und sichtig. Die Sonne stand noch hoch, und wir sahen — vom Feinde nichts. Gar nichts. Da sagten wir uns: Dieser verfluchte Lausejunge hat uns zum besten gehalten! Wir suchten den Horizont nach allen Himmelsrichtungen ab, es war nichts zu sehen, aber immerhin merkten wir, daß ein anderer Kurs gesteuert wurde. Die ganze Back, das Vorderschiff, war besetzt von Kameraden, die alle wie wir den Feind suchten. Auf der Brücke tat sich auch nichts Außergewöhnliches, aber alle Offiziere waren versammelt. Das war an sich nichts Besonderes, da bei derartigen Fahrten unsere Offiziere oft auf der Brücke versammelt waren.

Ich stand mit mehreren Kameraden am vorderen Schornstein bei der Steuerbordseite oben an Deck. Bei uns stand der Bootsmann. Jetzt kommt der Erste Offizier, der Kapitänleutnant Berger, schnell von der Brücke herunter, sieht den Bootsmann, kommt auf ihn zu und sagt:

„Bootsmann, jetzt geht's aber an deine Farbe!"

Die Farbe ist an Bord eines Kriegsschiffes das Heiligtum des Ersten Offiziers und des Bootsmannes, und wir wußten, daß der Kapitänleutnant damit sagen wollte: Jetzt geht's ins Gefecht.

Nun stieg die Stimmung wieder ganz hoch.

Wir mußten nun bald unsere Kameraden von den Kesseln ablösen, hofften aber, daß wir den Feind vorher wenigstens zu sehen bekommen würden. Aber wir mußten herunter, ehe unser Wunsch in Erfüllung ging, doch wir waren ganz froh, denn wir sagten uns, nun könne unsere dritte Wache einmal vor den Kesseln zeigen, was die „Wiesbaden" leistet, wenn es ins Gefecht geht.

Ich stand an meiner Ventilationsmaschine, kontrollierte sie und konnte an der Geschwindigkeit, mit der sich die Maschine drehte, erkennen, daß wir vorläufig noch gewöhnliche Marschfahrt machten. Später stellte ich fest, daß wir allmählich auf größere Fahrt gingen. Ich hatte es an sich besser als die Kameraden, die im Heizraum selbst waren. Die waren eingeschlossen, und es gab für sie keine Möglichkeit, zu erkennen, was oben vor sich ging. Dagegen mußte ich von den Ventilationsmaschinen in Abteilung 8 zu den Maschinen in den Abteilungen 9, 10 und 11 gehen, und auf diesem Gang war es mir möglich, in den Luftschacht, durch den meine Maschine die Luft ansaugte, hoch zu steigen und Ausschau zu halten. Wenn nun die Kameraden im Heizraum, die das wußten, meinen Schritt über sich hörten, dann klopften sie an die Decke und riefen mir zu:

„Komm mal runter!"

Dann ging ich herunter und erzählte ihnen, was ich oben gesehen hatte.

Es wird etwa 4.45 Uhr gewesen sein, da war ich wieder in dem Luftschacht hochgeklettert und sah, wie

unsere fünf Panzerkreuzer, die uns gefolgt waren, an Steuerbordseite aufkamen. Vom Feind war nichts zu sehen. Das Schiff war auf große Fahrt gegangen, meine Ventilationsmaschinen liefen hohe Touren.

Gegen 5 Uhr — ich war im Zwischendeck, Abteilung 10, bei einer Ventilationsmaschine, schrillte plötzlich die Alarmglocke. Die Trommel wurde an Deck geschlagen, das Horn klang, und durch das ganze Schiff ging der Ruf: „Klar Schiff zum Gefecht!" Das war der Ruf, auf den wir nun so lange — so lange gewartet hatten!

Jetzt liefen alle Mann auf ihre Gefechtsstationen. Im Zwischendeck um mich herum zogen die Lecksicherungswachen auf, die die Aufgabe hatten, falls das Schiff Treffer erhielt, etwa entstehende kleine Lecks abzudichten, die aber auch Feuer löschen mußten, falls durch einen Treffer Brand entstand.

Alle Schott-Türen mußten nun eisern dicht gehalten werden, nur ich mußte immer durch die Türen hindurch, um meine Ventilatoren zu betreuen. Jetzt kamen von allen Abteilungen die Meldungen durch: „Zur Stelle!" Noch nie hat unser Erster Offizier so schnell diese Meldung bekommen wie an diesem Tag, an dem wir wußten, daß es nicht zur Übung geschah.

Nachdem es nun entschieden war, daß es zum Kampf ging, baten mich die Kameraden, die zur Lecksicherung kommandiert waren, sie über den Gang der Ereignisse zu unterrichten.

Auf einmal hörten wir von ferne den Donner grollen. Was das für ein Donner war, das wußten wir wohl.

Ich bin sofort in den Luftschacht der Abteilung 10 und an Oberdeck gestiegen und wollte mir den Anfang des Gefechtes ansehen. Da sah ich, wie die fünf Panzerkreuzer uns an Steuerbordseite weit vorausstanden. Am Horizont stiegen weiße Wassersäulen auf, unsere Panzerkreuzer schossen, das hörte und sah ich. Die langen Flammenkegel schossen, gefolgt von dicken, schwarzen Rauchwolken aus den langen Feuerschlöten der schweren Schiffe. Die weißen Wassersäulen waren die Einschläge der Granaten unserer Panzerkreuzer.

Ich sah aber auch noch hinter den Aufschlägen Rauchfahnen. Endlich — da war der Gegner. Der Feind schoß noch nicht. Ich also wieder herunter durch den Luftschacht, denn ich wollte meinen Kameraden schnell berichten.

Bald mußte ich in die Abteilung 9. Als ich die Ventilatoren nachgesehen hatte, war ich wieder oben im Luftschacht. Zwischen den Panzerkreuzern auf unserer Steuerbordseite und unseren vier Kleinen Kreuzern lagen die Einschläge der englischen Granaten. Es waren turmhohe Wassersäulen, die zum Himmel stoben. Am Horizont blinkte das Aufblitzen der englischen Abschüsse. Unsere Torpedoboote fuhren auf Backbordseite neben uns Kleinen Kreuzern, waren also nicht mehr vorne weg.

Wenn ich jetzt unter Deck war, dann hörte ich auch hier das Krepieren der englischen Granaten. Das war jedesmal ein Klingen an der Bordwand; wir konnten die Einschläge in das Wasser zählen.

Unsere Leute unter Deck meinten: „Das wird ja doch

wieder nichts werden, die Panzerkreuzer machen ja die ganze Geschichte wahrscheinlich allein ab."

Noch immer liefen wir höchste Fahrt. Als ich wieder einmal aus dem Luftschacht sah, hatte ich Glück, denn ich erwischte den Augenblick, in dem unsere Torpedoboote, unsere schwarzen Jäger, zum Angriff vorpirschten. Es war ein wunderbarer Anblick, wie diese schwarzen Boote mit äußerster Kraft durch unsere Linie hindurchbrachen. Sie hatten den Stander Z hochgeheißt, das heißt: „Ran an den Feind!" Sie sollten an den Gegner, dessen Mündungsfeuer und Rauchfahnen ich sehen konnte, heran.

Für kurze Augenblicke konnte ich dann einmal an Deck kommen und mich mit mehr Ruhe umsehen, das Bild hatte sich aber schon mächtig verändert: Es sah sehr nach dicker Luft aus. Am Horizont tauchte eine Rauchfahne nach der anderen auf, und das waren Rauchfahnen von englischen Schiffen. Das Führerschiff der Torpedoboote, der Kleine Kreuzer „Regensburg", der den Admiral an Bord hatte, schoß schon. Er lag wunderbar beleuchtet in der Sonne da. Ich konnte sogar das Abschießen der einzelnen Geschütze erkennen. Die Torpedoboote kamen, als ich jetzt an Deck stand, zum Teil schon wieder zurück, sie hatten ihren Angriff beendet, mit welchem Erfolge, war natürlich nicht zu sehen.

Als ich gerade wieder an einer meiner Maschinen stand, ging durch das ganze Schiff von der Zentrale aus die Meldung: „Ein englischer Panzerkreuzer in die Luft geflogen!" Unter Deck ertönte ein einziges Jubelgeschrei.

Kurz darauf sah ich von meinem Beobachtungsposten, daß die schweren Einschläge aus den englischen Geschützen, die auf unsere Panzerkreuzer gezielt waren, nun ganz verflucht nahe an die Panzerkreuzer herankamen. Kaum hatte ich das gesehen, da wurde die Meldung durchgerufen: „Achtung, an Steuerbord feindliches U-Boot!"

Nun spannte alles scharf, ob in den nächsten Sekunden ein Torpedo einschlug. Es geschah aber nichts. Kurz danach konnte ich schnell noch einmal an Oberdeck steigen, und da sah ich, wie der Panzerkreuzer „von der Tann" aus der Kiellinie ausscherte und direkt auf uns zufuhr. Ich lief zu meinen Kameraden hinunter: „‚von der Tann' hat Ruderhavarie, er kommt direkt auf uns zu!" Doch ich hatte mich geirrt, denn der Panzerkreuzer schlug nur einen Bogen und setzte sich wieder an die anderen Kreuzer an.

Die Torpedoboote gingen im gleichen Augenblick wieder zum Angriff über und brausten an uns vorbei, wieder mit dem Stander Z: „Ran an den Feind!"

Jetzt wurde es ganz ernst, denn ich sah das mächtige Aufblitzen der krepierenden Geschosse auf dem Panzer der großen Schiffe, dann die schwelenden Rauchwolken. Die Wassersäulen um die Schiffe herum wurden höher als bisher. Ich rief also meinen Kameraden zu, daß jetzt wohl stärkere englische Schiffe ins Gefecht gekommen sein mußten, denn diese höheren Aufschläge konnten nur von schwererem Kaliber herrühren. Die Linie der Rauchwolken am Horizont, die nun herankamen, wurden

immer länger; es war kein Zweifel, daß wir jetzt nicht in ein Gefecht, sondern in eine Schlacht gingen.

Auf einmal sah ich, wieder einmal an Deck, in der englischen Linie eine schräg zum Himmel wachsende schwarze Rauchwolke. Und da kam auch schon durch das Zwischendeck die Meldung: „Ein zweiter englischer Panzerkreuzer ist in die Luft geflogen!"

Ein ganz großes Aufjubeln war im ganzen Schiff laut. Wir hatten nun schon den zweiten Engländer erledigt! Wann kamen wir ins Gefecht? Immer wieder fragten mich die Kameraden im Innern des Schiffes. Aber wie sollte ich das wissen?

Bis an unser Schiff kamen die Geschosse der Engländer noch nicht. So wurde es 7 Uhr abends, da sah ich vor uns die Rauchfahnen unserer Hochseeflotte, und dann kamen die Silhouetten der Schlachtschiffe über den Horizont; voraus, das konnte ich erkennen, die König-Klasse, unsere neuesten Schiffe. Wir fuhren nach Süden zu, also eigentlich heimwärts, Kurs Hornsriff, die Engländer folgten uns, und den Engländern entgegen kam jetzt unsere Hochseeflotte. Das rief ich den Kameraden unten zu. Wir hatten alle das Gefühl, es kann uns überhaupt nichts passieren.

Aus einem Luftschacht sah ich, wie die Engländer abdrehten, auch wir selbst fuhren einen anderen Kurs. Das schöne Wetter war vorbei. Durch die ungeheure Rauchentwicklung der zahlreichen Schiffe, hauptsächlich der Torpedoboote, die ganz fürchterlich qualmten, und durch die Geschoßgase, die über dem Wasser lagen, war es

diesig und undurchsichtig geworden. Die Panzerkreuzer hatten sich an die Spitze der Hochseeflotte gesetzt, und wir Kleinen Kreuzer fuhren alle vier immer schön beisammen, zur Sicherung steuerbord nebenher.

Da kam aus der Gefechtszentrale Befehl für die einzelnen Geschütze. Ihnen wurden die Entfernungen für ihre Ziele zugerufen. Unter Deck kam gleichzeitig der Befehl: „Achtung an Steuerbord!" Das hieß, daß sich das Gefecht wahrscheinlich an der Steuerbordseite abspielen würde; und das war nun für das ganze Schiff das Signal: Jetzt geht es los!

Unsere Geschütze waren über das ganze Schiff verteilt. Wir hatten keine Panzertürme, unsere Geschütze waren an Deck aufgestellt, und die Mannschaft war durch große Schutzschilde gegen Splitterwirkung gesichert.

Die Befehle kamen auf zwei Wegen an die Geschützführer: einmal durchs Telefon und ein andermal durch rufende Postenketten. Kaum waren die ersten Befehle für die Geschütze durch, da krachte auch schon die erste Salve. Die war für die Besatzung des Schiffes gleichzeitig ein Signal. Und dieses Signal hieß, daß jetzt jeder streng auf seinem Posten auszuharren hatte. Wir waren im Gefecht, bei dem feinen Mechanismus eines Schiffes kam es auf jeden Mann an. Und so stand ich an meinen Ventilationsmaschinen und ging von jetzt an weder auf Deck noch in den Ventilationsschacht. Auch die Kameraden im Heizraum hatten nur noch das eine Gefühl: Du mußt deine Pflicht bis zum Letzten tun, alles andere kümmert dich nicht!

Nach der ersten Salve ging Schuß auf Schuß aus unseren Geschützen heraus. Und da, mit einem Male verspürte ich eine Erschütterung durch das ganze Schiff. Was war das? Das konnte nichts sein als ein Treffer.

Unmittelbar nach dem Treffer kam vom Vorschiff aus der Ruf: „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" In diesem Augenblick stand ich in Abteilung 9. Die Kameraden von der Lecksicherung waren um mich herum. Plötzlich flackerte das elektrische Licht, und mit einem Schlag war es dunkel.

Die Notbeleuchtung, Blechlaternen mit Stearinkerzen, war dürftig. Wir standen dicht beieinander, keiner sagte ein Wort. Da ging das elektrische Licht wieder an; am Vorschiff hatten sie wohl den Dieselmotor, der noch für die Beleuchtung als Reserve da war, angeworfen.

Eine Schott-Tür öffnete sich, der Heizraumingenieur kam eilig hindurch, sein Gesicht war ernst, und er rief uns zu:

„Bleibt auf euren Posten stehen!"

Dann war er durch die nächste Schott-Tür verschwunden. Wir hatten keine Zeit gehabt, ihn zu fragen, was eigentlich geschehen war.

Wieder ging die Tür auf, und zwei Kameraden trugen einen Verwundeten. Es war der Oberheizer Schuster. Wir sahen uns stumm an. Daß dieser Oberheizer, der, wie wir wußten, im Zwischendeck in der Abteilung 6 zu stehen hatte, verwundet war, sagte uns, daß eine Granate in das Schiff selbst eingeschlagen hatte. Gleichzeitig merkten wir an der Vibration des Schiffes, daß unsere

Maschinen langsamer liefen; der Befehl lautete aber: „Äußerste Kraft voraus", es mußte also an unseren Maschinen etwas nicht in Ordnung sein.

Da kam vom Hinterschiff nach vorn die Meldung: „Ruderkompaß in Ordnung." Nun glaubten wir, es sei nur eine vorübergehende Störung am Ruderkompaß gewesen. Weil die Meldung durch das Schiff gerufen wurde, nahmen wir an, das Telefon sei zerstört. Es schien also doch nichts Ernstliches am Schiff zu sein. Wir hörten auch, wie die eigene Artillerie Salve auf Salve schoß.

Aber dann bemerkte ich, daß meine Ventilationsmaschinen langsamer liefen. Ich sah in dem Luftschacht des zweiten Heizraumes, an dem ich stand, daß der Dampf an dem Schornstein abblies. Da haben wir uns aber doch sehr ernst angeblickt, denn dies konnte nur bedeuten, daß mit der Maschine etwas ernstlich nicht in Ordnung war. Wir wußten natürlich nichts Näheres, trotzdem hofften wir, daß unsere Maschinen bald wieder in Ordnung sein würden.

Wir standen also auf unseren Posten, waren auf Vermutungen angewiesen und wußten nichts Sicheres. Vom Vorschiff kam bald darauf der Befehl: „Backbordmaschine äußerste Kraft voraus!" Aha, dachten wir, die Steuerbordmaschine ist ausgefallen, nun können wir nur noch mit einer Maschine weiterfahren!

Das elektrische Licht ging wieder aus. Das Zwischendeck war nur spärlich erleuchtet. Es herrschte jetzt im Schiff eine unheimliche Stille. Der gewohnte Lärm der Ventilatoren war verstummt. Wir merkten auch, daß die

Maschinen nicht mehr liefen, wir hörten nur, daß an Deck immerzu geschossen wurde. Aber gleichzeitig merkten wir auch, daß wir Treffer bekamen.

So standen wir in dem dämmerigen Gang und warteten — worauf?

Dann lief durch das ganze Schiff vom Hinterteil aus bis nach vorn die Meldung: „Backbordmaschine gibt keine Antwort, große Dampfgefahr." Und jetzt wußten wir, daß unsere Maschinen entzweigeschossen waren, jetzt wußten wir, daß uns das Schlimmste geschehen war, was einem Kriegsschiff während einer Schlacht passieren kann: daß wir nicht mehr fahren und steuern konnten. Der sonst so gleichmäßige Pulsschlag unseres Schiffes, auf den wir Maschinenpersonal ganz besonders stolz waren, war erloschen. Das war eine furchtbare Situation, aber wir blieben selbstverständlich eisern da stehen, wo uns der Befehl hingestellt hatte, denn wir waren ja Soldaten.

Wie wir so im Halbdunkeln standen, erlitt das Schiff plötzlich in schneller Reihenfolge mehrere Erschütterungen, und uns flogen, vom Oberdeck kommend, allerlei Gegenstände, wie Farbenbüchsen, Ölzeug und Deckreinigungsgeschirr, um die Köpfe. Ich hielt in meiner Hand die Akkumulatorenlampe fest, die ich für die Bedienung der Ventilationsmaschine brauchte. Jetzt wußten wir, daß das Oberdeck eingeschossen war. Es mußte schon sehr ernst um uns stehen. Ich konnte die Ventilatoren nicht mehr besorgen, sie standen still. Es war ganz still im Schiff.

Ich wußte nicht, wie spät es war, ich wußte nicht, wie lange die Schlacht gedauert hatte. Wenn ich durch den Luftschacht hochsah, konnte ich erkennen, daß es draußen noch hell war.

Wir standen wieder einige Zeit und horchten auf das Donnern unserer Geschütze. Nun spürten wir alle eine Erschütterung, die stärker war als alle Stöße, die das Schiff bisher erlitten hatte. Durch das ganze Schiff ging ein Zittern. Es war so, als ob das gute Schiff „Wiesbaden" etwas von sich abschütteln wollte. Ich sagte zu meinem Kameraden, dem Oberheizer Fuchs:

„Menschenskind, jetzt haben wir einen Torpedo bekommen!" Der Oberheizer Fuchs antwortete gar nichts. Unsere Geschütze schossen nur noch unregelmäßig. Ein paar Sekunden später kam die Meldung vom Vorschiff: „Alle Mann aus dem Schiff!"

Wir sahen uns sprachlos an. Daß das Schiff verloren sein sollte, das hatten wir doch nicht angenommen.

In diesem Augenblick hat keiner von uns gefürchtet, daß wir vielleicht alle sterben müßten. Wir wußten ja, daß wir mitten in der deutschen Hochseeflotte fuhren. Die anderen Schiffe würden wir mit unseren Booten schon erreichen!

Wir im Zwischendeck mußten sehen, wie wir so schnell wie möglich auf das Oberdeck gelangten. Wir konnten sofort hochsteigen, aber die Kameraden vor den Kesseln mußten zuerst das Feuer löschen, um Explosionen zu verhindern.

Zuerst wollte ich von der Abteilung 8 aus mit zwei

Kameraden durch den Luftschacht hinauf. Wir waren alle ganz ruhig. Keiner von uns hatte in diesem Augenblick das Gefühl, das Schiff könne untergehen. Ich änderte aber meinen Plan, denn ich sah durch die offene Schott-Tür, die zur Abteilung 6 führte, daß die Treppe zum Oberdeck frei war. Dorthin lief ich.

Da, als ich am Treppenmuß stand, verspürte ich einen ungeheuren Luftdruck. Es mußte also in der Abteilung, die ich eben verlassen hatte, eingeschlagen haben. An der Treppe, an der ich jetzt stand, sammelten sich schnell Kameraden aus dem Hinterschiff, Kameraden, die verwundet waren. Sie hatten natürlich das Vorrecht, zuerst an Oberdeck zu gelangen. Die Treppe konnten sie heraufkommen, denn das Schiff lag ganz ruhig und gerade, und durch die Öffnung, zu der die Treppe heraufführte, sah ich den klaren Himmel. Ich dachte mir, die paar Treppenstufen kommst du schnell herauf, du kannst warten, bis die Verwundeten oben sind.

Als ich am Oberdeck anlangte, sah ich entsetzliche Verwüstung um mich. Das Deck war naß und glitscherig, überzogen vom gelben Schleim der Brisanz-Granaten, die auf das Deck geflogen waren. Zischend strömte der Dampf aus dem Luftschacht der Maschine und breitete sich über dem Schiff aus.

Ich stand zwischen dem letzten Schornstein des Schiffes und dem hinteren Mast. Mein Blick fiel auf das backborddritte Geschütz. Es stand schräg zum Himmel geneigt, als wolle es umfallen. Die Bedienungsmannschaft lag tot um das Geschütz herum.

Nun sah ich mich nach unseren anderen Schiffen um. Ich sah — nichts. Gar nichts. Keine Rauchfahne, keinen Einschlag, kein Schiff, nichts.

An der Laufbrücke, die das Hinterschiff mit der Kommandobrücke verband, hingen Schwimmwesten, ich mußte mir eine holen. Mit einem Klimmzug erreichte ich eine Weste. Sie war jedoch von Geschoßsplittern zerfetzt; auch die zweite war unbrauchbar geworden, erst die dritte war heil. Ich nahm sie unter den Arm und ging an dem hinteren Mast vorbei auf die Steuerbordseite. Als ich an dem Mast angekommen war und freien Blick zur Steuerbordseite hin hatte, sah ich eine lange Schiffsreihe, und erkannte an dem dunklen Anstrich der vielleich 4000 Meter entfernten Schiffe, daß es Engländer waren. Sie schossen in diesem Augenblick nicht.

Unser Schiff lag ruhig, Anzeichen, daß es absinken sollte, konnte ich nicht erkennen. Ich lief zum Hinterschiff aus dem instinktiven Gefühl heraus, dort dem Sog besser ausweichen zu können, wenn das Schiff doch sinken würde.

Mit meiner Schwimmweste unter dem Arm ging ich unter das Schutzschild des Heckgeschützes, denn ich dachte mir, wenn die englischen Schiffe wieder zu schießen anfangen und die Wassermassen aus den Aufschlagsäulen über Deck stürzen, dann habe ich unter dem Schutzschild eine Deckung. Einem lieben Kameraden, einem Reservisten, der aus Eisenach stammte, rief ich zu: „Gustav, komm her!“ Er stellte sich aber unter den Vorbau des Oberdecks. Keins von unseren Geschützen schoß mehr.

Wie ich so hinter dem Schutzschild stand, hatte ich einen Anblick, der mich sehr freute: unsere Hochseeflotte kam von backbordachtern auf uns zu. Nun setzte das Gefecht wieder ein.

Jetzt blitzten, wie auf die nahe Entfernung groß und klar zu erkennen war, die Mündungsfeuer aus den englischen Geschützen auf. Die Geschosse flogen zum Teil über unser Schiff hinweg, auf unsere herannahende Hochseeflotte zu, zum Teil schlugen sie vor unserem Schiff, hinter unserem Schiff und auch in unser Schiff ein. Mein Kamerad Gustav schrie auf, er war tödlich von einem Splitter getroffen.

Ich konnte dann sehen, daß unsere Flotte kehrtmachte. Es kam wieder zu einer kleinen Gefechtspause, der Engländer feuerte nicht mehr auf uns. Wir, die wir zu dritt um das Heckgeschütz standen, liefen zu den anderen Geschützen und warfen die Bereitschaftsmunition über Bord, Granaten und Kartuschen flogen ins Wasser; sie konnten uns Verderben bringen, wenn ein feindlicher Treffer in sie eingeschlagen hätte. So liefen wir an der Steuerbordseite bis zum vorderen Mast. Die Kommandobrücke stand noch, auch der Gefechtsturm vor der Kommandobrücke war unversehrt. Wir rannten an Backbordseite, immer die Munition über Bord werfend, zurück an unseren alten Platz. An Deck lagen nur tote Kameraden, wir sahen keinen Lebenden.

Als wir auf dem Hinterschiff ankamen, riefen vom Wasser her Kameraden um Hilfe. Sie waren wahrscheinlich durch Einschläge über Bord geschleudert

worden. Fünf Kameraden haben wir mit den Ketten des Geländers aus dem Wasser hochgezogen.

Die Kameraden waren gerade wieder auf Deck, da kam unsere Hochseeflotte zum zweiten Male auf uns zu. Sofort setzte das englische Feuer wieder ein. Furchtbare Einschläge prasselten über das ganze Schiff. Wir waren darauf gefaßt, jede Sekunde zu fallen, und baten unseren Herrgott, wenn es denn sein müsse, um ein schnelles, schmerzloses Ende.

Schrecklich waren die Einschläge in das Achterschiff, auf dem wir uns befanden. Aus den Kammern der Offiziere kamen alle Gerätschaften an Oberdeck geflogen; das Deck rollte sich förmlich auf. Wir hatten die Gasmasken, die wir zum ersten Male erhalten hatten, aus den Büchsen herausgenommen, jedesmal, wenn eine Granate heranheulte, zogen wir sie über, um nicht in den Lydditrauchschwaden zu ersticken. Viele waren in dem Augenblick, in dem unsere Flotte zum zweiten Male auf uns zukam, in der Hoffnung, aufgefischt zu werden, ins Wasser gesprungen. Sie schwammen immer in Trupps von sechs oder acht Mann zusammen.

Es sah so aus, als ob es unserer Hochseeflotte nicht möglich sei, an uns heranzukommen. Die Engländer schienen in diesem Augenblick des Gefechtes übermächtig zu sein. Und jetzt machte unsere Hochseeflotte zum zweiten Male kehrt. Wiederum verstummte das Feuer auf den englischen Schiffen. — Aber nach kurzer Zeit kam die Flotte zum dritten Male zurück, setzte auf unser Schiff Torpedoboote an, wir sahen uns bereits alle gerettet.

Die Boote morsten uns mit Scheinwerfern an. Es war noch hell. Wir vom Maschinenpersonal konnten die Morsezeichen aber nicht entziffern.

Als die Torpedoboote näherkamen, setzte wieder furchtbares englisches Feuer auf uns ein. Auch über uns hinweg auf die herannahenden Torpedoboote und auf die Hochseeflotte gingen die Salven. Der hintere Schornstein bekam mehrere Volltreffer. Einige Granaten explodierten an seinem oberen Teil, und mächtige Flammengarben zuckten wie ungeheure Blitze über das ganze Hinterschiff, auf dem wir kauerten. Der zweite Schornstein ging zur Hälfte über Bord, und der erste Schornstein war auch zur Hälfte abgeschossen, die untere Partie war durchlöchert wie ein Sieb.

Jetzt erst kamen, in diesem Augenblick des schwersten Feuers, die Kameraden aus den Heizräumen an allen möglichen Stellen an Oberdeck. Sie liefen schweißtriefend auf das Achterdeck zu, viele nur mit Holzpantoffeln, Schweißtuch und Hose bekleidet. Sie wollten alle sofort über Bord gehen, weil sie unsere Schiffe auf uns zukommen sahen. Ich rief ihnen zu, sie sollten das nicht tun, denn ich hatte ja beobachtet, daß die Hochseeflotte schon zweimal abdrehen mußte. Viele von den Heizern wurden mittschiffs, als sie gerade an Deck gekommen waren, von den Splittern der Granaten und den Trümmerteilen der Schornsteine und der Deckaufbauten getötet. Am schlimmsten waren die umherfliegenden Blechsplitter unserer Aufbauten. Ein junger Heizer rannte an mir vorbei und wollte in hohem Sprung

über Bord gehen. In dem Augenblick aber schlug er tödlich getroffen an Deck nieder.

Ich kauerte noch immer hinter dem Schild des Heckgeschützes. Wenn eine Wassersäule von einem Granateinschlag über dem Schiff zusammensank, dann klirrten die Geschoßsplitter fürchterlich auf das Schutzschild, unter dem sich jetzt sechs bis acht Mann drängten. Wieder war es unserer Hochseeflotte und unseren Torpedobooten unmöglich, in dem schweren Feuer der im Augenblick überlegenen Engländer an uns heranzukommen, sie mußten abdrehen.

Das Feuer der englischen Schiffe von Steuerbordseite auf uns verstummte langsam. Überraschenderweise bekamen wir es dafür jetzt von backbordvorn. Es waren ältere Panzerkreuzer, die da auf uns schossen. Die Einschläge ihrer Geschosse schadeten dem Schiff und der Mannschaft aber nicht so viel wie die vorhergehenden Salven der anderen englischen Schiffe.

Die deutschen Schlachtschiffe kamen außer Sicht. Die Torpedoboote waren schon vorher verschwunden. Die englischen Schiffe verließen nun das Schlachtfeld, es wurde um uns herum ganz ruhig.

Die „Wiesbaden" brannte jetzt an mehreren Stellen. Wir waren aber immer noch verhältnismäßig guten Mutes, denn wir hatten die feste Überzeugung, daß die Torpedoboote in der Nacht kommen würden, um uns zu holen. Unser Schiff lag noch gerade, wir hofften, es würde noch lange schwimmen. Der Brand, der auf ihm flackerte, mußte den Torpedobooten den Weg zeigen.

Auf den deutschen Linienschiffen

Auf den großen Schiffen haben die Lecksicherungs- und Feuerlöschgruppen alle Hände voll zu tun. Direkt über dem Panzergürtel schlägt eine 38-Zentimeter-Granate mit schmetterndem Getöse auf, durchreißt die Bordwand und explodiert im Vorschiff eines der Schiffe oberhalb des Panzerdecks. Braungelber Rauch erhebt sich, rote Flammen züngeln empor.

Sofort kommt an den Ersten Offizier die Meldung: „Brand- und Gasgefahr im Heizerwohndeck."

Die Zugänge zu den bewohnten Räumen werden sofort bis auf einen geschlossen, durch den die mit Rauchhelmen geschützte Feuerlöschgruppe vordringt. Das Feuer hat sich verbreitet. Viel Nahrung findet es nicht, denn längst war alles, was irgendwie feuergefährlich war, entfernt und an Land geschafft worden. Die Überreste des Farbenanstrichs aber nähren die Flammen.

Die Schläuche werden angeschlagen und unter hohem Druck aus mehreren Leitungen Wasser gegeben. Die Ventilationsmaschinen treten in Tätigkeit und saugen Dampf und Gase ab.

Nach wenigen Minuten schon kann dem Ersten Offizier die Brand- und Gasgefahr als beseitigt gemeldet werden.

Inzwischen ist eine neue Meldung eingetroffen:

„Achterschiff, Außenbordstreffer in Abteilung drei. Schiff macht Wasser."

Unter Führung eines Ingenieurs eilt die Lecksicherungstruppe mit Hängematten und wollenen Decken nach der bedrohten Stelle. In brausenden Strömen schießt das Wasser durch die verletzte Bordwand in die Abteilung des Schiffes. Viel zu groß ist das Leck, um abgedichtet zu werden. Bis an die Knie watet die Mannschaft im Wasser, das höher und immer höher schwillt.

Ein kurzer Befehl, die Schotten zur lecken Abteilung schließen sich luftdicht und werden abgesteift. Noch ist die Mannschaft damit beschäftigt, als schon wieder eine neue Meldung eintrifft.

In der Abteilung nebenan zeigt sich ein kleineres Leck. Hier wird sofort ans Dichten gegangen. In kurzer Zeit ist durch einen Pfropfen aus Hängematten und wollenen Decken, der mit Holzkeilen befestigt wird, die Gefahr abgewendet.

Besonders schwer ist die Arbeit unten in den Heizräumen. Da mit äußerster Kraft gefahren wird, ist der Dampfverbrauch der Turbinen und Kolbenmaschinen wahrhaft ungeheuerlich. Dennoch schaffen die Heizer mehr Dampf, als verbraucht werden kann. So ist es in Friedenszeiten nicht oft gewesen.

Solange es irgend geht, wird rauchlos gefahren. Nur der Fachmann allein kann beurteilen, welch furchtbare Leistung da geschafft wird. Unaufhörlich kommen die gefüllten Kohleneimer aus den Bunkern, aber es können sich keine Berge auftürmen, ohne Pause schlucken die

offenen Feuertüren ihre Nahrung. Fast meterhoch lodert die Weißglut unter den Kesseln. Weiß glühen muß es, soll rauchlos gefahren werden.

Sehnige Fäuste schaufeln die Kohlen, stoßen mit riesigen Schüreisen ins Feuer. Blendender Glanz blitzt aus den geöffneten Feuertüren. Glühend ist die Hitze im Raume. In Strömen fließt der Schweiß, obgleich die Mannschaft hier unten nur mit Hose und Holzpantoffeln bekleidet ist.

Keine Sekunde darf die Arbeit hier stocken, betäubend rast sie vorwärts, und während vorn Glutströme hervorbrechen, brausen oben die Ventilationsmaschinen eisig kalte Luft um Kopf und Rücken. Diese Körper, aus denen die Muskelstränge zu springen scheinen, kennen keine Erkältung. Diesen eisenharten Menschen gegenüber übt der Temperaturunterschied keine nachteilige Wirkung aus. Nicht eine Sekunde sind sie ruhig. In gleichmäßigem Takt schlagen die Kesselspeisepumpen. Ungeheure, unbeschreibliche Arbeit leisten diese Helden. Sie sehen nichts von der Schlacht auf ihrer Arbeitsstätte tief unter der Oberfläche, vernehmen höchstens wie ein dumpfes Glockenklingen, wenn eine feindliche Granate außenbords aufschlägt. Das stört sie nicht. Ruhig geht die Arbeit weiter. Witze fliegen hin und her, ruhig wird die Pfeife geraucht. Wissen sie doch nur zu genau, daß deutscher Panzer und die Kohle, die zwischen ihm und ihrem Heizraum liegt, auch der stärksten Granate den Zugang verwehren.

Sie wissen aber auch, daß es jetzt darauf ankommt,

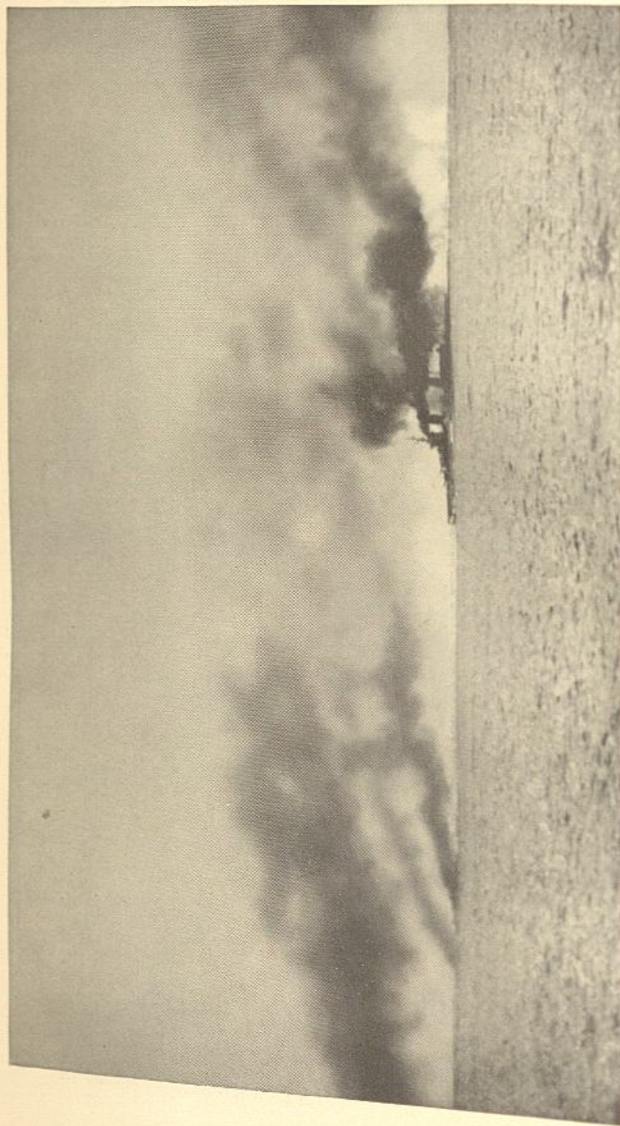
alles herzugeben, was in ihnen steckt. Nicht einen Augenblick stockt ihre Arbeit, nur dann und wann greift die Hand zum Kaffeekessel. Wie es wohl oben aussehen mag? Ob sie nun ran am Feind sind, ob sie es ihm tüchtig geben? Ein Pfiff am Sprachrohr. Der Wachtingenieur gibt von der Steuerbordmaschine Mitteilung:

Soeben wird von der Brücke gemeldet, daß ein feindliches Linienschiff im schweren Granatfeuer der „König"-Klasse gesunken ist.

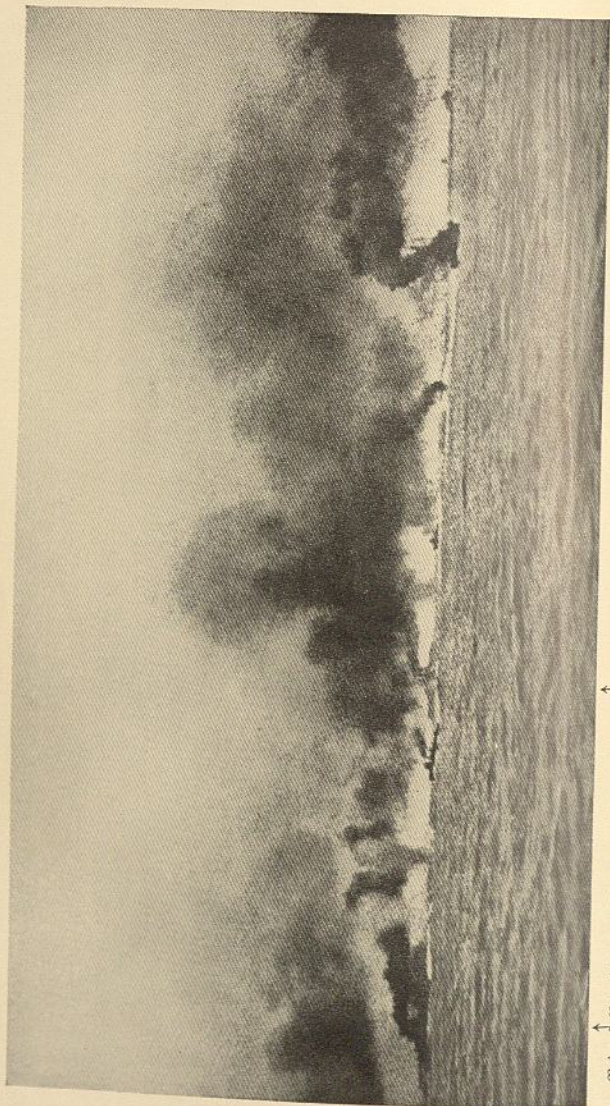
Rasselnd fallen die Kohlen in die Glut. Die Feuertüren schlagen. Alle Geräusche aber übertönt das brausende Hurra, mit dem die Nachricht aufgenommen wird. Mit doppelter Kraft, mit strahlenden Gesichtern geht die Arbeit weiter. Um 4 Uhr nachmittags haben sie ihren Dienst angetreten. Keiner von ihnen hatte eine Ahnung, daß es zur Schlacht geht, als sie auf Wache zogen. Sie kennen keine Ermüdung. In Strömen dringt ihnen der Schweiß aus den Poren. Gleichmütig fährt der kohlenschwarze Arm über das Gesicht, im nächsten Augenblick geht die Arbeit weiter.

In den Bunkern heißt es doppelt vorsichtig sein. Mit Gepolter krachen infolge der schweren Erschütterungen Kohlenberge zusammen, stürzen ein. Trübe nur ist die Beleuchtung. Da heißt es oft, mit kühnem Satze oder mit hohem Klimmzuge beiseite kommen, um das Leben zu retten.

Gegen elf Uhr wird ihnen Ablösung angeboten. Entrüstet weisen sie sie zurück. Sie wollen ihr Äußerstes beigetragen haben zum Erfolg. Sie wissen, was von



Die englischen Schlachtkreuzer im Gefecht
Der englische Schlachtkreuzer Lion wird mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen von einer schweren Granate getroffen



„Prinzeß Royal" Zerstörer „Tiger" Zerstörer Zerstörer

Höhepunkt der Schlacht. Einschläge bei den englischen Schlachtkreuzern

ihnen abhängt. Ein Schluck kalten Kaffees höchstens, und weiter wird geschuftet.

In den Maschinenräumen dreht sich das Gestänge mit rasender Geschwindigkeit; ununterbrochen muß geölt werden, Gesicht und Kleider sind wie in Öl getaucht. Eine entsetzliche Hitze lastet in den Räumen, besonders an den Lichtmaschinen, aber auch hier gibt's keine Müdigkeit, niemand denkt an Ablösung.

Ebenso atemlos, so scharf und schwer geht es an den Geschützen zu. Ununterbrochen rattern die Munitionsaufzüge aus den Munitionskammern hoch. Eine schwere Granate nach der andern, eine Kartusche nach der andern wird gefördert, in die Rohre geschoben. Die Muskeln sind gespannt, die Zähne zusammengebissen, die Adern scheinen zu platzen. Keiner kümmert sich darum. Kein Wort brauchen der Turmkommandeur oder die Geschützführer als Ermunterung zu sagen.

Der Tag der Abrechnung! Die Gelegenheit ist da; bis zum äußersten muß sie ausgenutzt werden.

Schuß auf Schuß saust aus den Rohren, was sie nur hergeben wollen. Grell schrillen die Alarmglocken, die Geschütze brüllen schmetternde Schläge. Ein Ehrentag für die Artillerie! Schwere, mittlere und leichte. Deutsches Geschoß und deutsches Rohr zeigen heute, wie meisterhaft sie gebaut sind, was die deutsche Waffenindustrie leisten kann.

Riesengroß ist der Munitionsverbrauch; was unter Deck nicht beschäftigt ist, hilft beim Mannen.

Kein einziger Versager in dem elektrischen und

hydraulischen Triebwerke während der ganzen Schlacht. Mensch und Material zeigen heute, was Deutsch heißt.

Schauerlich schön ist das Bild, das sich draußen entrollt. In dichte Wolken von Pulverdampf gehüllt, sausen die stählernen Riesen dahin. Tod und Verderben zucken die Blitze, die ununterbrochen aus den Schwaden hervorbrechen. Das Jüngste Gericht scheint da zu sein. Ein Tosen, ein Brüllen erfüllt ringsum die Luft. Asenkampf! Mit donnerndem Krach bricht hier ein Mast nach Deck herunter. Wie Papier fegt eine deutsche Granate den mächtigen Schornstein eines englischen Linienschiffes hinweg. Als sei es dünnes Blech nur, dringen sie in englischen Stahl, speien Tod und Verderben in das Innere. Siedend heißer Dampf zischt aus zerschossenen Leitungsrohren. In heftigem Krampfe bäumen sich zu Tode getroffene Leiber. Keine Gnade. Der Tag des Triumphes, die Stunde der Abrechnung!

Die Ratten sind aus dem Loch gekommen. Sie halten mit eisernen Zähnen, was sie gefaßt haben. Wie unter den wütenden Schlägen des Orkans peitscht die See empor. Heulend wirbeln die Granaten in die See hinein, brüllend hebt sich das Wasser. Mit eherner Sense mäht der deutsche Tod englische Saat — und Halm auf Halm fällt! Gierig öffnet sich der dunkle Abgrund, Riesenfäuste ziehen den Stolz Britannias hinab.

Kein Schiff fast mehr ist heil. Lichterloh brennt's auf manchem Gegner. Löcher klaffen in den Seitenwänden. Fast völlig durchsiebt, schert der Panzerkreuzer „Warrior", der an der Außenseite der englischen Linie

steht, aus der Linie. Mühsam, die Nase tief eingetaucht, bewegt sich der auf den Tod getroffene Riese kaum noch vorwärts. Und unaufhörlich schlägt Schuß auf Schuß in seine wunde Breitseite.

Die Gefahr erkennend, schickt Admiral Beatty ihm den „Warspite" zu Hilfe. Nach wenigen Minuten aber schon wird dem die Ruderleitung zerschossen. Steuerlos, kann er dem Befehl, wieder einzuscheren, nicht mehr folgen. In demselben Augenblick schon lenkt sich das verheerende, mörderische Feuer unserer gesamten „König"-Klasse auf ihn.

Eine ungeheure weiße Sprengwolke schießt empor, hüllt das Schiff ein. Trümmer fliegen in die Luft. Als sich die Wolke verzieht, ist nichts mehr zu sehen. Der „Warrior" wird schließlich durch ein Flugzeug-Mutterschiff beiseite geschleppt, sinkt aber nach einigen Stunden.

Immer dunkler und unsichtiger wird es. Längst ist die Sonne völlig verschwunden, graue Nebel decken die See, verstärken sich durch die aufsteigenden Pulverdämpfe mehr und mehr. Fahl, wie fernes Wetterleuchten, zittert in diesem Brodem der Schein der Mündungsfeuer auf. Dumpf rollend kommt der Donner der Geschütze über die Oberfläche heran, bis jäh mit schmetterndem Schlage die Sprenggranaten ihr Ziel gefunden haben.

Scheinwerferblitze flammen auf. Wie ein drohend ausgestreckter Finger tastet der Kegel über das Wasser dahin, sucht die graue Wand zu durchdringen, zittert hierhin und dorthin, gierig auf der Suche nach dem Feinde, ihn zu fassen, festzuhalten.

Auf dem Flottenflaggschiff steht Vizeadmiral Scheer, der Chef der Hochseeflotte, nicht achtend der Gefahr, mit seinem Stabe außerhalb des Kommandoturms, da er das Gefecht so besser übersehen kann. Stundenlang schon dauert die Schlacht. Mit höchster Fahrt geht's ostwärts weiter. Der Gegner ist nicht deutlich zu unterscheiden. Der Abstand hat sich inzwischen auf weniger als hundert Hektometer verringert.

„Ran an den Feind!"

Die Dämmerung ist hereingebrochen, ein unangenehmes Zwielicht für die deutschen Schiffe, die sich vom westlichen Abendhimmel abheben und gleichsam als Silhouetten den Geschützen der in verschwommener Dunkelheit stehenden englischen Schiffe wie Zielscheiben ausgesetzt sind. Der Augenblick ist kritisch: die englische Flotte, geführt von Admiral Jellicoe, hatte sich wie ein T-Strich senkrecht vor unsere östlichen Kurs steuernden Linien gelegt, um damit unsere Schiffe in die gefährlichste Lage, die während einer Seeschlacht eintreten kann, zu bringen.

Der Augenblick ist kritisch. Schon erhalten die an der Spitze der Flotte stehenden deutschen Schlachtkreuzer von beiden Seiten heftiges Feuer, worauf der deutsche Flottenchef durch die bereits erwähnte Gefechtskehrtschwenkung antwortete.

Gleichzeitig mit diesem Manöver werden jetzt die in Feuerlee stehenden Torpedobootsflottillen zum Angriff gegen den Feind angesetzt. Zu ihrer Unterstützung gehen die Schlachtkreuzer nochmals auf Gegenkurs. Die Flagge R im Vortopp, das Signal „Ran an den Feind, mit allen Mitteln die Entscheidung herbeiführen" erscheint. Obgleich schon zum Teil arg zerzaust und in der Gefechtskraft stark geschwächt, wollen die deutschen

Schlachtkreuzer das Gros der Flotte entlasten und gleichzeitig den vorstürmenden Torpedobootsflottillen den notwendigen Rückhalt geben. Ein jauchzendes Hurra begrüßt das Signal.

Untätig mußten sie bisher abseits verweilen und zusehen und höchstens mal Geschossen ausweichen. Einigen von ihnen war wohl ein kurzer Angriff gegen die englischen Zerstörer vergönnt. Dann aber bestand ihre ganze Tätigkeit in der Rettung einiger Engländer, die mit den Wellen kämpften.

Eine ganz besonders hervorzuhebende Leistung hat eines der Boote allerdings schon vollbracht. Auf dem Flaggschiff des Vizeadmirals Hipper wird die funkentelegrafische Einrichtung durch feindliche Treffer unbrauchbar gemacht. Der Ausfall dieses so wichtigen Verkehrsmittels macht die Überführung des Admirals auf ein anderes großes Schiff nötig. Mitten im Hagel der Granaten geht ein Boot längsseit des Flaggschiffs, nimmt den Admiral an Bord. In sausender Fahrt windet es sich glücklich durch die ringsherum einschlagenden Geschosse, und wenige Minuten später flattert die Flagge des B. d. A. an Bord eines anderen Schiffes. Der Wechsel hat sich so schnell vollzogen, daß auch nicht die geringste Störung in der Leitung bemerkbar geworden ist.

Die ganzen Ehren der Torpedowaffe in diesem Kriege hatten zu ihrem Kummer bisher nur den U-Booten geblüht. Ein geringer Trost freilich mochte es ihnen sein, daß die Kommandanten der flinken grauen

Boote, die so kühn gegen den Feind hinausgezogen waren, meist aus der Torpedowaffe hervorgegangen waren. Der Trost war gering. Der Befehl aber, der soeben vom Flottenflaggschiff gegeben wurde, bedeutete ihren Ehrentag.

Jetzt hat ihre Stunde geschlagen. Die Wartezeit ist vorüber. Jetzt reifen die Früchte jahrelang geübter Torpedobootstaktik:

„Ran an den Feind!"

Genau so entwickelt sich der Angriff, wie es bei den Übungen des Lehrgeschwaders in der Ostsee hundert und hunderte Male geübt und nie besser gemacht worden war.

Mit äußerster Kraft brechen die Boote zwischen den Linienschiffen durch. Hohlbrausend rasen die Schraubenflügel durch das Wasser; bis zur Höhe des Decks kämmt das Kielwasser hinter den Booten nach. Messerscharf teilt der Bug die See nach beiden Seiten. Trotz der Dunkelheit ist der sprühende Gischt am Bug deutlich auszunehmen, der hoch im Bogen verläuft. Wie eine Meute gieriger Hunde stürzen sie sich auf den Gegner.

Die durch viele Monate zurückgebannte Angriffslust gebiert Wunder an Kaltblütigkeit. Die halbe Entfernung bis zum Gegner muß durchrast werden, bis sie auf Schußweite heran sind. In diesen Sekunden zeigt sich, was harte Schulung und immer höher geschraubte Anforderungen an Aus- und Durchbildung geschaffen haben.

Aus der Kombüse eines Bootes dringen dem auf der

Brücke stehenden Kommandanten liebliche Düfte zur schnuppernden Nase empor. Kraftbrühe!

„Mewes, ist die Brühe noch heiß? Dann man fix mit Topf und einem Blechkump her!"

Mewes, der Wackere, eilt mit dem Topf auf die Brücke, wo der Inhalt brüderlich geteilt wird.

Jeden Augenblick muß das Boot zwischen den rund herum einschlagenden Granaten geschickt manövrierend ausweichen. Die gesteuerten Kurse müssen in die Seekarte eingezeichnet werden.

Ein Schluck Brühe. Hui . . . hui . . . heult ein dicker Brummer heran, und hart Steuerbord weicht der Kommandant geschickt aus, daß der ungeheure Koffer in ungefährlicher Nähe ins Wasser fliegt. Wieder ein Schluck. Krach!

Mit einem Satz springt der Kommandant zur Seite, daß der Inhalt des Topfes nur so umherspritzt. Gerade zur rechten Zeit. Noch rauchend bohrt sich ein Sprengstück eben dort ein, wo er gerade gestanden hatte. Darum keine Feindschaft nicht. Die Kraftbrühe wird doch getrunken.

Die Kaltblütigkeit der Offiziere dient den Leuten als Beispiel. In der einen Hand die Butterstulle, mit der anderen festgehakt, sehen sie fröhlich und frohgemut dem Kommenden entgegen.

Ein greller Lichtschein flutet über See hin. Der Feind hat die heranrasenden Boote erspäht. Wie Fliegen im Sommer die Speckseiten, so umsummen die dicken Brummer jetzt die Boote. Ein stählerner Hagel trommelt

heran. Turmhoch spritzt das Wasser empor, begräbt die Boote halb unter sich. Hierhin und dorthin, wild durcheinander fliegt die Mannschaft unter den wuchtigen Schlägen der See. Festhalten heißt es, sonst geht's über Bord.

Die Engländer legen Sperrfeuer vor die Boote. Stickiger Qualm platzender Lydditgranaten erfüllt die Luft. Braungelbe Schwaden scheinen aus der See aufzusteigen. Hell trommeln die Sprengstücke auf die Decks. Das Atmen fällt mitunter schwer. Der Qualm reizt zum Husten und Schlucken. Ekliger Pulverschleim setzt sich ätzend und beizend in den Augenwinkeln fest.

Weiter in atemlosem Jagen geht es heran an das Wild. Der Maler muß erst geboren werden, der diese Meute im Bilde festhalten will.

Jetzt sind sie auf Schußweite heran. Eiserne Fäuste umkrampfen die Abzugshebel der Ausstoßrohre. Querab ist das Ziel.

Feuererlaubnis.

Ein Ruck am Abzugshebel. Klatschend saust Torpedo auf Torpedo ins Wasser und nimmt seinen verderblichen Lauf auf den Feind zu. Silberglänzend verschwinden sie unter der Oberfläche. Sekunden vergehen. Atemlos starrt alles auf das Ziel. Die heranbrüllende Granate bleibt unbeachtet.

Da . . . Ein jauchzendes Hurra!

An der Steuerbordseite eines Linienschiffes der „Iron-Duke"-Klasse hebt sich eine weiße Sprengwolke empor, eine dumpfe Detonation folgt. Wie von einer

Riesenfaust aufgehalten, stockt das Schiff in seiner rasenden Fahrt plötzlich auf dem Flecke, träge neigt es sich dann nach Backbord über.

Hageldicht schlagen die Geschosse auf den Booten ein. Mehrere Offiziere und Mannschaften sind schon verwundet. Ein Sprengstück hat dem Torpedooffizier die Backe aufgeschlitzt und das Ohr halb weggerissen. Heiß stürzt das Blut aus der Wunde. Beim zweiten Schuß erst fühlt er die Verletzung. Fast droht ihn der rasende Schmerz zu überwältigen, aber mit übermenschlichen Kräften beißt er die Zähne zusammen. Noch hat er einen Torpedo im Rohr, noch ist es nicht Zeit, verwundet zu sein. Der Schuß muß erst sein Ziel gefunden haben, dann ist Zeit genug, die Wunde zu pflegen. Sekunden darauf verfolgt er noch mit gierigen Augen die Blasenbahn des Geschosses, sieht eine weiße Wassersäule sich turmhoch erheben und das Opfer sinken. Dann sinkt auch er ohnmächtig zu Boden.

Niemand will unter Deck gehen und sich verbinden lassen, um den schönsten Anblick, den es im Leben der Torpedobootsleute gibt, voll und ganz auszukosten.

Auch die Boote erleiden Schaden. Einem von ihnen saust eine Granate ins Vorderschiff, explodiert dort und setzt den vordersten Heizraum außer Betrieb. Heißer Qualm strömt aus den Niedergängen. Das Hauptdampfrohr ist gerissen. Immer mehr verlangsamt sich die Fahrt.

Die Leute unten retten sich, obgleich verschiedene von ihnen ernste Verbrühungen erhalten haben, erst an Deck,

nachdem sie, trotz des glühenden Metalls, das Hauptabsperrventil dichtgedreht und die Kessel abgestellt haben. Oben verlieren einige das Bewußtsein.

Jeden Augenblick erwartet der Kommandant das Wegsacken des Bootes.

Die Lecksicherung ist schon unten, stopft das Leck, und das Boot setzt, wenn auch langsamer, seine Fahrt fort.

Beim Nebenmann sieht es noch böser aus. Mit donnerndem Krachen durchschlägt eine schwere Granate das Oberdeck und dringt nach unten. Entsetzt, wie erstarrt, stieren die Leute auf das kreisrund gähnende Loch, das der Eindringling gerissen. Jeden Augenblick erwarten sie den hellen Feuerschein, die donnernde Explosion und das Bersten des Bootes.

Nichts. Ein Blindgänger! Mit dem Schuß im Leibe läuft das Boot später fröhlich und heil in den Hafen ein.

Der mit größtem Schneid durchgeführte Angriff der deutschen Torpedoboote hat seine Wirkung getan. Waren bei dem ersten Vorstoß noch die englischen Schlachtschiffe sichtbar, so war bei dem zweiten Angriff der Torpedobootswelle nichts mehr zu sehen. Die Boote stießen hinein in die dunkle, auf dem Wasser lagernde Wolke aus Rauch und Pulverqualm, ohne auf die Engländer zu stoßen. Sie hatten nach Norden abgedreht, da sie einen nochmaligen Torpedobootsangriff auf ihre ungeordnete Schlachtschiffreihe nicht vertragen konnten. Hin und wieder sind noch helle Feuerblitze sichtbar, die

undeutlich die Positionen von Freund und Feind zeigen. Seltener und immer seltener blitzt es beim Feinde auf, bis auch drüben das Feuer verstummt.

Es ist tiefdunkle Nacht geworden, der 31. Mai ging zu Ende.

Oberheizer Zenne von S. M. S. „Wiesbaden" erzählt weiter

In der kleinen Gruppe Überlebender sah ich den Obermatrosen Schuster, mit dem ich befreundet war. Er stammte aus meiner Heimat. Schuster war mit einem Offizier und dem Obermatrosen Gorch Fock im Krähennest gewesen. Gorch Fock war uns allen lieb. Wir wußten, daß er ein großer Schriftsteller war, den wir deshalb besonders schätzten, weil er viel aus dem Leben zur See schrieb. Ich sagte zu Schuster: „Wo hast du unseren Dichter gelassen?"

Schuster antwortete: „Er ist mit mir aus dem Krähennest heruntergestiegen. Aber wo er dann abgeblieben ist, das weiß ich nicht. Wir haben schweres Feuer bekommen, als wir unten waren."

Jetzt kam die Dämmerung. Kein Schiff, kein Licht weit umher. Wir sammelten uns zu einem Kreise und gaben uns die Hand:

„Menschenskinder, welches Glück, daß wir so durchgekommen sind!"

Wir sprachen nicht, wir schrien, denn unser Gehör hatte durch den Schlachtenlärm so gelitten, daß wir fast taub waren. Wir, die wir unverwundet waren, mußten uns nun zunächst um unsere verwundeten Kameraden kümmern.

Sie lagen hilflos an Deck, unser Hauptverbandplatz war zerschossen. Da wir kein Verbandzeug hatten, liefen wir in die Kammer des Ersten Offiziers beim Achterschiff und in die danebenliegende Kammer des ersten Navigationsoffiziers und holten aus den Spinden die Wäsche der Offiziere, zerrissen sie und verbanden damit die Kameraden, so gut wir es verstanden. Einem Obermaschinistenmaat band ich den blutenden Arm mit dem Band einer Schwimmweste ab. Er sah mich dankbar an.

Die Leichen der toten Kameraden trugen wir auf die Backbordseite und legten sie dort in Reih und Glied nieder. Wir sahen hier manchem lieben Kameraden, mit dem wir seit Anfang des Krieges zusammengewesen waren, zum letztenmal in das bleiche Gesicht. Dann holten wir von der Backbordseite die noch heilen Hängematten herbei, breiteten sie auf Steuerbordseite aus und legten die verwundeten Kameraden darauf.

Während wir diese Arbeiten verrichteten, brach die Nacht heran. Es wurde dunkel. Der Himmel war bewölkt, die Sterne waren nicht zu erkennen, der Mond schien nicht. Wir hatten aber genug Licht an Bord, denn unser Schiff brannte ja noch an verschiedenen Stellen, vor allem an der Steuerbordseite, und beleuchtete unsere traurige Arbeit. Es wurde bitterkalt, wir froren, da wir von den aufspritzenden Wassersäulen der Einschläge ganz durchnäßt waren, und überall klebte uns der widerliche gelbe Schleim aus den Lyddit-Granaten am Leibe.

Einige der Kameraden hatten es fertigbekommen, in das Schiff hinunterzusteigen und sich trockene Sachen anzuziehen. Das wollte ich auch tun.

Meine Akkumulatorenlampe in der Hand, die ich eisern festgehalten hatte, ging ich ins Vorschiff. Ich stolperte in der Dunkelheit über manchen toten Kameraden, der zwischen den Trümmern der Schornsteine und der Decksaufbauten lag, und gelangte bis an den vordersten Schornstein. Da rief aus einem der Hängemattkästen, die an der Außenbordwand sind, eine Stimme heraus:

„Kamerad, hilf mir!"

Der Arme war während des Gefechtes schwerverwundet in den Hängemattkasten gekrochen. Ich zog ihn heraus und schleppte ihn auf das Achterdeck, übergab ihn dort meinen Kameraden, die sich seiner annahmen und ihn verbanden. Hier hatten die anderen Kameraden gerade einige Heizer, die schwer verbrüht waren, geborgen, hatten sie auf die Hängematten gelegt und mit einigen wollenen Tüchern zugedeckt.

Ich ging also, um mir trockene Sachen zu holen, wieder nach vorn und kam glücklich bis zu dem vorderen Mast. Hier sah ich kurz vor dem Mast unseren ersten Artillerieoffizier, den Kapitänleutnant Wendt, auf Deck liegen, mit dem Gesicht zu Boden. Er war tot. Neben ihm lag der Feldstecher; ich nahm ihn an mich, um die Möglichkeit zu haben, nach aufkommenden Schiffen Ausschau zu halten.

Ich wollte also ins Zwischendeck zu unserem Aufent-

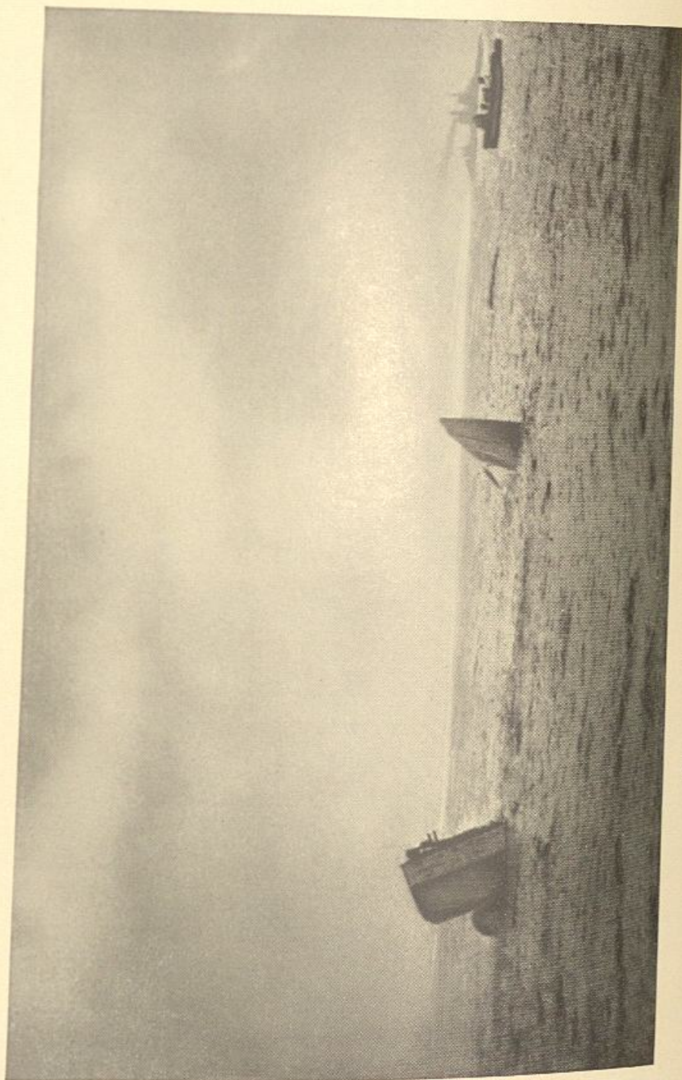
haltsraum in der Abteilung 13 hinuntersteigen und leuchtete mit meiner Akkumulatorenlampe hinab; da sah ich, daß die Treppe eingeschossen war. Beißender Rauch schlug mir entgegen. Auf diesem Wege konnte ich nicht hinabsteigen. An der Steuerbordseite des Schiffes aber, in der Nähe des Vordermastes, befand sich ein Notausgang, ein runder Schacht mit Steigeisen, über die man in das Zwischendeck gelangen konnte. Diesen Weg benutzte ich.

Zu meiner Freude stellte ich fest, daß in meiner Abteilung noch nicht ein einziger Treffer eingeschlagen hatte. Sogar die Notbeleuchtung brannte noch. Ich nahm aus dem Spind meine erste Garnitur heraus, das bißchen Geld, das ich besaß, steckte ich zu mir und ein Bild meiner Frau. Dann ging ich mit den Sachen unter dem Arm auf demselben Weg an Deck zurück und lief wieder zum Achterdeck.

Und da erblickte ich im Kreise der Kameraden den Ersten Offizier unseres Schiffes, den Kapitänleutnant Berger. Als ich näherkam, sah ich, daß er blutüberströmt war — er schien schwerverwundet. Bleich stand er da, ohne ein Wort zu sagen. Wir nahmen an, daß er längere Zeit unter Trümmern ohnmächtig gelegen hatte. Wir bemühten uns um ihn und verbanden ihn. Er hatte schwere Wunden am Kopf und an der Brust, und sein rechter Arm war zerschossen. Nachdem wir ihn verbunden hatten, wollten wir ihn auch auf Deck zu den anderen Verwundeten hinlegen. Er sagte: „Nein, ich will bei euch bleiben."



Der englische Schlachtkreuzer „Invincible" bricht mittschiffs auseinander
Eine schwere Salve brachte die Munitionskammern zur Explosion



Die untergehenden Trümmer der „Invincible"

Er konnte aber nicht stehen, und so holten wir schnell aus dem zerschossenen Kommandantenraum einen kleinen Sessel, setzten Berger hinein und umhüllten ihn mit wollenen Decken. So saß er zwischen uns auf dem Deck des Achterschiffes.

Ich ging noch einmal in den Kommandantenraum und zog mich da um. Als ich wieder heraustrat, riefen die Verwundeten: „Durst!" Und schon kam ein Kamerad mit einer halben Flasche Wein an, die er irgendwo in der Messe gefunden hatte. Ein anderer hatte Zigarren und Zigaretten gefunden, die wir an die Verwundeten verteilten.

Ein anderer Kamerad hatte etwas zu essen gefunden, ein großes Stück Brot und etwas gekochten Schinken. Alles wurde brüderlich geteilt. Der Erste Offizier, der nichts trinken und nichts essen wollte, sagte: „Kameraden, wir müssen einen Ausguckposten stellen, der aufpaßt, wann die Torpedoboote kommen." Denn wir nahmen an, daß die Torpedoboote uns holen würden, sobald die Gefechtssituation es erlaubte.

Das Gefecht war zu Ende, wir hörten keinen Kanonendonner mehr. Es war stockdunkle Nacht. Man mußte uns meilenweit sehen, denn das Schiff brannte mit hellen Flammen. Der Ausguckposten war auf den hinteren Scheinwerferstand gestiegen. Nach einiger Zeit rief er: „Licht in Sicht!"

Alles, was laufen konnte, stieg auf das Aufbaudeck ganz achtern. Wir sahen tatsächlich ein weißes Licht, das auf uns zukam. Ein Torpedoboot, das uns von Bord

holen wollte, hofften wir. „Das Licht kommt näher", meldeten wir dem Ersten Offizier. Er nickte.

Plötzlich blieb das Licht auf einer Stelle stehen. Ein Licht flammte auf dem Schiff, das da wohl herankam, nach dem anderen auf. Wir sahen ein erleuchtetes Deck. Wir fühlten uns schon gerettet, denn das Schiff lag in unserer Nähe ganz still.

Auf dem Schiff erlosch dann wieder ein Licht nach dem anderen, und es überschlich uns ein ängstliches Gefühl — wir wußten nicht, was das bedeuten sollte. Wir riefen im Chor, so laut wie möglich:

„Schiff ahoi!"

Mit einem Schlage verschwand plötzlich das Licht.

Das konnte kein deutsches Torpedoboot sein, sonst wäre es herangekommen und hätte uns von Bord geholt. Es war ein feindliches Schiff.

Der Erste Offizier hatte alles mit angehört. Es war klar, daß wir auf unsere eigenen Kräfte angewiesen waren. Aber wir gaben die Hoffnung nicht auf. Der Erste Offizier sagte, als wir wieder alle um ihn herumstanden:

„Kameraden, jetzt müssen wir für unsere Rettung sorgen."

Wir holten aus den zerschossenen Kuttern die heilen Ruder auf das Achterdeck. Einige Kameraden schnitten die Signalleinen vom hinteren Mast ab, und dann banden wir kreuzweise aus den Rudern ein Floß zusammen. Alles Schwimmbare an Bord, Holz zum Abstützen, Korkfender und dergleichen, montierten wir auf

dieses Floßgerüst. Das alles machten wir beim Schein des Feuers.

Während dieser Arbeiten bekam unser Schiff Schlagseite nach Steuerbord. Da sagte der Erste Offizier:

„Sieh doch einer nach, wie lange unser Schiff noch schwimmen wird."

Ich meldete mich freiwillig, weil ich meine Akkumulatorenlampe noch immer bei mir hatte.

An der dunklen Backbordseite ging ich zum Vorschiff, stieg wieder in den Notausgang hinein, kam in die Abteilung 12 im Zwischendeck und ging im Zwischendeck zum Vorschiff in die Abteilungen 15 und 16. In dem tiefdunklen Schiff war es unheimlich und still. Hier war die Außenbordwand des Schiffes durchlöchert. Mannsgroße Lecks waren in der Schiffswand, und das Wasser plätscherte fortwährend in das Schiff herein. Die Kleiderspinde waren zerfetzt und glimmten an einzelnen Stellen.

Die vordere Munitionskammer stand offen. Ich leuchtete hinein und sah, daß in die Munitionskammer kein Wasser eingedrungen war. Ich schloß den Deckel der Kammer und stützte ihn mit einem Balken ab, damit kein Wasser hineinkäme.

Nun ging ich weiter nach hinten zur Abteilung 14. Hier war auch alles verwüstet.

In der Abteilung 13 brannte noch immer die Notbeleuchtung. Auch in den unter dieser Abteilung liegenden Torpedobreitseitraum war kein Wasser eingedrungen. Die Reservetorpedos sah ich noch deutlich liegen.

Ich wollte weiter bis in die Abteilung 11. Hier begann der schmale Gang, der vom Vorschiff zum Hinterschiff führte. Der Weg war aber versperrt: die Trümmer des Dieselmotors lagen darin.

Unter mir lag der Funkraum. Ich leuchtete hinunter. Die Treppe war zusammengedrückt.

So wie ich heruntergekommen war, ging ich wieder hinauf zum Oberdeck. Dann stieg ich in den Luftschacht der Abteilung 10 und kam glücklich ins Zwischendeck mittschiffs hinunter. Ich war jetzt oberhalb der Heizräume. Hier war alles in schönster Ordnung: es sah so aus, als ob wir gerade erst aus dem Hafen ausgelaufen wären. Alle Treffer waren durch die Kohlenbunker abgehalten worden. Aber im vorderen Heizraum, der die Ölkessel barg, stand das Wasser bis Brusthöhe. Ich ging wieder hinauf und schloß oben die Panzerluke, die auf war.

Jetzt ging ich weiter nach Abteilung 9 zum Hinterschiff, über den Heizräumen. Hier stand auch Wasser. Das war schlimm. Meine Hoffnung sank, daß das Schiff noch längere Zeit halten könnte.

Ich sah in den Steuerbordkohlenbunker hinein. Die Lukendeckel der Heizschächte waren sorgfältig verschlossen. Die Heizer hatten, bevor sie das Innenschiff verlassen hatten, ihre Pflicht getan.

Aus dem hinteren Heizraum der Abteilung 8 schlug mir ausströmender Dampf entgegen. Auch hier war also Wasser im Schiff. Ich konnte nichts anderes tun, als hinter mir die wasserdichten Schott-Türen schließen.

Im Zwischendeck, in den Abteilungen 7 und 6, sah ich die ersten toten Kameraden. Es waren Heizer, und der Stabsarzt mit seinem ganzen Personal lag unter ihnen. Ich war nämlich jetzt auf dem Hauptverbandplatz. Hier mußte ein Volltreffer eingeschlagen haben, der auch die Maschinen zerstört hatte. Es war entsetzlich heiß in dieser Abteilung, weil der Kohlenbunker an der Steuerbordseite brannte.

Von der Abteilung 5 aus, nach der ich jetzt kam, führte die Treppe zu den Maschinenräumen. Im Schein meiner Lampe sah ich schwarzes Wasser hin und her wogen, und auf ihm schwammen mehrere tote Kameraden, unter ihnen auch unser Heizraumingenieur Thäter.

Ich wollte noch in die Maschinenräume hinab, aber das war nicht mehr möglich, denn die Zugänge und Treppen waren durch Treffer zusammengedrückt. Von den 80 Kameraden, die hier unten Dienst hatten, ist nicht ein einziger ans Tageslicht gekommen.

In der Abteilung 4 war die elektrische Zentrale. Hier war alles zertrümmert.

Über die Trümmer hinweg kam ich zur Abteilung 3, wo die Kammern der Offiziere und Deckoffiziere lagen. Die schmalen Gänge waren zusammengedrückt, so daß es mir nicht möglich war, weiter nach hinten zu gelangen. Ich leuchtete die Munitionskammern ab. Hier war kein Wasser, auch in der Maschine nicht.

Eins war mir nun klar: Im Vorschiff und im Hinterschiff ist kein Wasser, nur mittschiffs. Also bestand die

Hoffnung, daß wir noch recht lange schwimmen konnten. Der Deckel der hinteren Munitionskammer war offen und verbogen. Ich lief schnell herauf und holte mir einen Kameraden, und mit seiner Hilfe gelang es mir, den Deckel zu schließen und abzustützen.

Bei dieser Arbeit hörten wir aus einer Offiziers-kammer ein Jammern. Wir versuchten, zu dieser Kammer vorzudringen, mußten aber trotz größter Anstrengungen diesen Versuch aufgeben und den Kameraden seinem Schicksal überlassen. Wir konnten durch die Trümmer nicht zu ihm.

Wieder am Oberdeck, meldete ich dem Ersten Offizier den Befund. Er sagte:

„Gehen Sie doch noch einmal runter in die hintere Munitionskammer. Holen Sie mir daraus doch die Geheimsignale herauf."

Dazu kam ich aber nicht mehr, denn zwei Kameraden hielten mich auf.

Diese Kameraden waren damit beschäftigt, das Feuer in der Schiffsschreibstube zu löschen. Es hatte so großen Umfang angenommen, daß es das ganze Schiff gefährdete, weil in der Nähe noch eine kleine Munitionskammer war. Ich setzte mich außenbords auf die Reling und holte mit einem Eimer, der an einem Tau hing, Wasser hoch. Die anderen Kameraden nahmen mir den Eimer ab und löschten.

Als der Brand in der Schreibstube erstickt war, war das Motorboot mittlerweile auch ausgebrannt und das Feuer an den Hängematten erloschen. Es brannte jetzt

nur noch der Kohlenbunker steuerbordachtern unter dem dritten Geschütz. Das Deck unter diesem Geschütz war rotglühend. Hier lagen noch einige tote Kameraden. Wir bargen sie und trugen sie auf die Backbordseite.

Jetzt mußte ich zum Vorderschiff, da fand ich am steuerbordzweiten Geschütz zwei Kameraden. Im ersten Augenblick dachte ich, daß sie lebten; sie saßen aufrecht und hielten noch die Sprachrohre am Ohr. In dieser Stellung sind sie gefallen. Das steuerbordzweite Geschütz war vorn aufgespalten, es hatte wohl einen Rohrkrepierer gehabt.

Von der Brücke standen nur noch einzelne Säulen. Die Motoren der Munitionsheißschächte, durch die die Munition heraufgewunden wurde, lagen an Deck herum. Ich wollte auf die Brücke, konnte aber nicht hinaufgelangen, da die Brücken weggeschossen waren.

Wieder ging ich zum Hinterschiff und half bei der Fertigstellung des Rettungsfloßes. Der Erste Offizier saß still und in sich versunken auf seinem Stuhl. Auf dem Aufbaudeck fanden wir noch halbwegs heile Rettungsflöße; wir ließen sie zu Wasser und banden sie am zerschossenen Hinterschiff an.

Wie spät es inzwischen geworden war, wußte niemand von uns zu sagen.

Das Floß war fertig geworden, es blieb uns nun nichts mehr zu tun, um unsere Rettung zu sichern. Das Schiff neigte sich immer mehr nach Steuerbordseite und schien jetzt vollzulaufen.

Wir legten uns, einer nach dem anderen, irgendwo an

Deck nieder. Ich kroch wieder unter das Schutzschild des Heckgeschützes. Vielleicht habe ich hier eine Zeitlang geschlafen, ich weiß es nicht genau, vielleicht war es auch eine Art von Hindämmern.

Mit einem Male rief der Ausguckposten vom Scheinwerferstand: „Schiff in Sicht!"

Alles, was noch gehen konnte, versammelte sich sofort auf dem Aufbaudeck. Der Morgen dämmerte, und am Horizont erkannten wir einen dunklen Punkt. Er kam näher und näher, wurde immer größer, dann erkannten wir, daß es zwei Schiffe waren. Wiederum waren es Engländer, das sahen wir an dem dunklen Anstrich. Es mochte ein kleiner Kreuzer und ein Torpedobootzerstörer sein.

Die „Wiesbaden" lag jetzt weit nach Steuerbord über, sie konnte jeden Augenblick kentern. Die beiden englischen Schiffe kamen bis auf ungefähr 3000 Meter heran. Wir waren uns darüber klar, daß wir wohl in englische Gefangenschaft kommen würden, aber wir hingen an unserem bißchen Leben und winkten mit unseren Mützen den Schiffen zu.

Im selben Augenblick hörten wir ein fürchterliches Gurgeln aus dem Innern des Schiffes heraus, und wir merkten, daß es nach Steuerbordseite langsam abglitt. Wir hatten das Gefühl, daß das Schiff sinkt, und sahen gleichzeitig, daß die beiden Engländer abdrehten und uns im Stich ließen. Da packte uns ohnmächtige Wut, wir hatten das eisige Gefühl, daß wir nun den Seemannstod sterben müßten.

Es ging jetzt alles blitzschnell. Das Schiff glitt weiter nach Steuerbordseite über, sackte ab und ging in die Tiefe.

Ich rannte zum Hinterschiff, faßte die Leine eines der Rettungsflöße, die wir da angebunden hatten, zog es etwas nach vorn und stieg von Steuerbordseite aus auf das Floß. Ich brauchte nur mit einem Schritt überzutreten. In meiner Nähe war in diesem Augenblick keiner meiner Kameraden.

Auf den Knien liegend, paddelte ich mit den Händen verzweifelt nach hinten, um dem Sog zu entgehen, wenn das Schiff sank. Es war alles ganz still. Die Kameraden, die an Deck standen, sprangen zum Teil achtern ab und schwammen auf mein Floß zu. Wir sahen die verwundeten Kameraden, die an Deck lagen und zum Teil vor Erschöpfung eingeschlafen waren, vom Schiff ab- und ins Wasser gleiten.

Nun versank unser Schiff, die „Wiesbaden", vor unseren Augen. Ihre Masten waren bis zuletzt über Wasser, unsere Kriegsflagge, die an der Gaffel wehte, versank langsam in den Wellen.

Wir schauten um uns. Vor unseren Blicken tauchte das Holzfloß, das wir hergerichtet hatten, auf. Drei Kameraden schwammen von unserem Floß zu diesem hinüber, da wir uns zu zehn Mann auf die Dauer wohl nicht halten konnten.

Jetzt erblickten wir auch unseren Ersten Offizier. Er war etwa zwanzig Meter von uns entfernt, schwamm im Wasser und hatte sich mit seinem noch gesunden Arm

an einen Holzbaum geklammert. An demselben Baum schwamm ein Maschinist. Es war hell geworden, wir schätzten, daß es morgens zwischen ein und zwei Uhr sein mochte.

Wir trieben zwischen toten Kameraden, toten Fischen, Hängematten und Schwimmwesten. Wohin diese Fahrt mit uns gehen sollte, das wußten wir nicht zu sagen. Wir mußten uns dem Schicksal überlassen. Ich bat meinen Herrgott, er möge es mit mir nicht allzu lange dauern lassen. Jedes Gefühl der Zuversicht war mir entschwunden. Solange man noch einen Boden, einen Schiffsboden, unter den Füßen hat, hofft man; wenn man aber so im Wasser an einem Floß hängt, wenn einem die Kälte von den Zehen an langsam aufsteigt und wenn man fühlt, wie einem die Glieder erstarren, dann steht es schlecht um einen.

Ich suchte mit meinen Augen den Ersten Offizier, er war uns aber außer Sicht gekommen. Dagegen entdeckte ich jetzt in einiger Entfernung das dritte Floß, an dem auch Kameraden hingen. Unsere Flöße trieben auseinander, weil wir ja nicht steuern konnten, sondern uns den Wellen überlassen mußten.

Die See ging vielleicht einen Meter hoch und trieb uns auf und ab. Teilnahmlos und still hingen alle Kameraden rings um das Floß herum. Ab und zu stöhnte einer auf. Auf einmal ließ der erste Mann los. Er schaute uns starren Blickes an, als wollte er sagen: „Du folgst doch bald nach", und wir hatten wohl alle die Frage im Kopf: Wer ist der Nächste?

Der Himmel war bewölkt. Es war nur eine einzige helle Stelle zu erkennen, das mußte die Sonne sein.

Wieder ließ ein Kamerad los.

Von den beiden anderen Flößen war nur noch das eine, weit entfernt, zu erkennen. Die Schiffstrümmer bewegten sich an uns vorbei, sie trieben schneller vorwärts als wir.

So trieben wir Stunde um Stunde dahin, ohne daß wir feststellen konnten, in welche Himmelsrichtung.

Es mußte wohl Nachmittag geworden sein. Einer nach dem andern hatte losgelassen. Als der Abend heranbrach, hielt außer mir nur noch ein Kamerad am Floß fest. Es war ein junger Soldat, den ich nicht persönlich kannte. Wir wurden etwas wacher und ermunterten uns gegenseitig zum Festhalten. Der Kamerad sagte in einigen Abständen immer wieder zu mir:

„Wir werden sicher gerettet, die Torpedoboote kommen."

Wir machten fürchterliche Anstrengungen, aus dem Wasser herauszukommen, um uns auf das Floß zu legen, denn es war bitterkalt. Es gelang uns schließlich auch, wir lagen mit dem Bauch auf dem Floß, aber nun wurden wir, das eine Mal mit dem Kopf, das andere Mal mit den Füßen, ins Wasser getaucht. Dann versuchten wir, uns auf das Floß zu setzen. Auch das gelang uns, und wir stützten uns gegenseitig, Rücken an Rücken. Das war aber eine gefährliche Lage, denn wir waren immer in Gefahr, von dem Floß abzugleiten. Aber wir waren so wenigstens mit dem Oberkörper aus dem

Wasser heraus, unsere Füße hingen noch immer drin. Die Dämmerung brach herein. Die See hatte weiße Gischtkämme, ein Sturm war also im Anzug. Wir baten unseren Herrgott:

„Schicke uns nur keinen Sturm, denn dann ist es aus mit uns!"

Es wurde Nacht. Der Wind wehte mächtig, die See war stark bewegt. Wir trieben auf und ab mit unserem Floß, aber wir hielten eisern fest. Wenn wir von einer Welle ganz hoch geworfen worden waren und in das Wellental zurückglitten, kippte das Floß oftmals um. Wir lagen dann darunter, aber immer wieder gelang es uns, es wieder zu erfassen, obgleich es manchmal meterweise von uns abgetrieben war. Wohl dreißig- oder vierzigmal wurden wir in dieser fürchterlichen Nacht hinabgeschleudert. Unsere Kräfte ließen jetzt nach. Aber immer wieder riefen wir einander zu:

„Halt fest, Kamerad, wir werden gerettet!"

Gegen Morgen war es mit unseren Kräften aber doch schwach bestellt. Als der neue Tag heranbrach, rief mein Kamerad mit einem Male:

„Da sind Torpedoboote!"

Im Morgengrauen erblickte ich unsere schwarzen, in Rauch gehüllten Torpedoboote. Im gleichen Augenblick schlug das Floß aber wieder um, und als wir uns wieder heraufgearbeitet hatten und Umschau hielten, war von den Torpedobooten nichts mehr zu sehen. Aber schon aus dem Anblick unserer Schiffe hatten wir neue Kraft geschöpft, denn wir wußten jetzt, daß unsere

Boote die See absuchten; sie würden uns schon noch finden.

Auf und ab ging unsere wilde Fahrt weiter. Der Tag war angebrochen, der Himmel dicht bewölkt, wir sahen nur einen hellen Punkt. Die rollenden Seen kamen von der entgegengesetzten Seite, und wir schlossen daraus, daß wir nach Osten, dem Lande entgegen trieben.

Da sah ich plötzlich am Horizont ein Gebilde wie Land. Ich schrie:

„Kamerad, da ist Land in Sicht!"

Wieder wurden wir gerade vom Floß geschleudert, und als ich wieder auftauchte, war das Land verschwunden, ich hatte wohl eine Vision gehabt, kein Land war zu sehen. Zwei Seevögel flogen über uns hin. Das nahmen wir wieder als Zeichen, daß das Land nun doch nicht mehr weit sein könnte.

Wir hatten inzwischen gelernt, den ankommenden Wellen einigermaßen standzuhalten, so daß das Floß nicht mehr so oft umschlug.

In Abständen kamen drei Dampfer an uns vorbeigefahren. Wenn wir gerade auf einem Wellenberg waren, winkten wir mit allen Kräften; aber wir wurden nicht gesehen. Wir vermuteten jetzt, in der Dampferlinie zu sein, und hatten erneut die Hoffnung, aufgefischt zu werden.

Der helle Fleck am Himmel stand fast senkrecht über uns, als mein Kamerad merklich schwächer wurde. Er sprach nicht mehr, und als das Floß wieder einmal umgekippt war und ich mich heraufgearbeitet hatte,

mußte ich ihn heraufziehen, denn aus eigenen Kräften war er dazu nicht mehr imstande. Ich rief ihm zu:

„Kamerad, nimm alle Kräfte zusammen, wir werden gerettet!“ Er legte sich aber teilnahmlos hin und fing leise an zu singen. Bei ihm war, das merkte ich, der Wahnsinn im Anzug. Ich konnte das Floß allein schlecht balancieren. Nach kürzerer Zeit schlugen wir also wieder um, und als ich wieder heraufgekrochen war, schwamm mein Kamerad, zwei Meter entfernt von mir, laut singend dahin. Seine Mütze schaukelte neben dem Floß, ich fischte sie auf, denn meine eigene war verlorengegangen.

Singend trieb der Kamerad im Wasser weiter. Ich rief ihn immerzu nach allen Kräften an, aber er antwortete nicht. In dieser schwerbewegten See konnte ich mein Floß auch nicht zu ihm hin dirigieren. Ich betete zu meinem Herrgott, er möge mir doch meinen letzten Kameraden nicht nehmen, denn ganz allein schiffbrüchig auf dem Meer zu sein — nein, ich wollte gar nicht daran denken. Aber mein Kamerad war doch bald außer Sicht.

Zwei Möwen krächzten über mir, es klang mir wie Todesgesang.

Die Sonne war durchgebrochen und wärmte mich.

Am Nachmittag sah ich wieder in weiter Entfernung einen Dampfer. Aber wieder wurde ich nicht gesehen.

Es wurde Abend, und ich verfiel jetzt, auf dem Floß liegend und mich mechanisch festhaltend, in einen Dämmerzustand, aus dem ich ab und zu aufschrak. Als ich so einmal wach hochfuhr, sah ich ganz plötzlich vor

mir, vielleicht fünfhundert Meter entfernt, einen schwarz gestrichenen Dampfer mit drei Masten. Es durchfuhr mich heiß: Jetzt bist du gerettet.

Ich nahm meine letzten Kräfte zusammen, legte mich auf die Knie und winkte mit der Mütze meines Kameraden dem Schiff zu. Ich erkannte den Kapitän auf der Brücke des Schiffes, er hob die Hand hoch, und da wußte ich, dieses Schiff fährt nicht an dir vorbei, der Kapitän hat dich gesehen.

Bei der schwerbewegten See war es nicht möglich, ein Rettungsboot zu Wasser zu bringen. Das Schiff kam nah an mich heran und warf mir einen Rettungsring zu. Der Ring wurde aber abgetrieben, weil das Schiff überholte, ich trieb an dem Schiff vorbei. Wieder winkte ich, der Kapitän hob nochmals seine Hände hoch. Ich dachte: Er läßt dich nicht im Stich.

Als ich kurz vor dem Bug des Schiffes war, kam eine schwere See und warf mich mit großer Gewalt an dem Schiff vorbei. Nun hatte ich die fürchterliche Angst, daß die Leute mich nicht retten würden, weil sie kein Boot zu Wasser bringen konnten.

Abermals winkte ich und konnte erkennen, daß der Kapitän mit dem Steuermann sprach. Zum dritten Male hob er die Hand, und nun sagte ich mir: Jetzt oder nie — jetzt müssen sie dich auffischen.

Langsam kam das Schiff heran, und als ich mittschiffs war, warf man mir ein Tauwerk über den Kopf. Ich faßte zu und ließ jetzt mein Floß fahren. Gnädig trieb mich die See bis an die Reling hoch, im selben

Augenblick legte sich aber das Schiff nach der anderen Seite, unter mir war ein tiefer Abgrund, ich rutschte an dem nassen Tau herunter, weil ich mich mit meinen Händen, die gefühllos waren, nicht festhalten konnte. Ich fand Halt an einem Knoten, das Schiff neigte sich mir wieder zu, und die See schleuderte mich bis oben an Deck. Hier faßten die an Bord stehenden Seeleute meine Beine und zogen mich herauf.

Ich war gerettet.

An Bord des Schiffes ließ meine Willenskraft sofort nach. Ich hatte achtunddreißig Stunden im Wasser gelegen. Ich schlief ein, und als ich nach zwei Stunden erwachte, lag ich in der Kapitänskajüte und hatte einen brennenden Durst.

Ich erfuhr jetzt, daß ich auf dem norwegischen Dampfer „Willi" aus Drammen war. Vom Kapitän bekam ich heißen Tee, dann schlief ich wieder ein.

Am nächsten Morgen erwachte ich. Der Koch half mir an Deck. Vom Kapitän hörte ich, daß das Schiff nach Norwegen fuhr. Da war ich glücklich, denn ich hatte gefürchtet, es führe nach England.

Als die norwegische Küste in Sicht war, holte mich ein norwegisches Torpedoboot von Bord und brachte mich nach Dönsberg. Und hier auf dem norwegischen Torpedoboot ging mir das Herz auf: Der Kommandant des Schiffes kam zu mir und beglückwünschte mich auf deutsch zu dem großen Sieg, den die deutsche Flotte im Skagerrak über die englische Flotte erkämpft hatte. Und da sagte ich mir: Wohl ist das Schiff, auf dem ich

gewesen bin, untergegangen, wohl ist es mit wehender Flagge in die Wellen getaucht, und wohl sind viele liebe Kameraden dabei umgekommen. Aber das große Ziel ist erreicht: Die deutsche Flotte hat die Engländer besiegt! Darüber war ich froh und glücklich.

Die norwegische Regierung internierte mich nicht, sondern entließ mich nach vierzehn Tagen in die Heimat.

Im Admiralsstab in Berlin erfuhr ich, daß ich der einzige Überlebende des Kreuzers „Wiesbaden" war.

Die Nacht

Die See geht höher. Wo noch vor wenigen Minuten das Brüllen und Lärmen der Schlacht tobte, da herrscht jetzt tiefe Stille. Vom Gegner ist nichts mehr zu sehen, spurlos ist er verschwunden. Scheinwerferkegel huschen unablässig durch die Nacht.

Nach allen Seiten stoßen die Torpedoboote und Kreuzer vor, weit hinaus über den Schauplatz der Schlacht. Nur die weißen Kämme der Wellen leuchten gespenstisch aus dem Dunkel. An Trümmer und gekenterte Boote angeklammert, treiben die Leute der gesunkenen englischen Schiffe herum. Es wird gerettet, was nur irgendwie erblickt wird. Stunden vergehen so im Suchen nach dem Gegner.

Auf den Schiffen werden die Störungen und Beschädigungen nach Möglichkeit beseitigt. Sollte der Gegner nochmal gefunden werden, so muß alles wieder gefechtsbereit sein.

Die Morgendämmerung naht. Flottillenweise ordnen sich die Torpedoboote, marschieren der Flotte nach und holen sie ein. Die Spannung weicht, die aufgeregten Nerven kommen wieder zur Ruhe, der Magen meldet sich. Teilweise gibt es warmes Essen, trotz Schlachtgetümmels schmackhaft zubereitet. Auf einem Schiff haben sogar die Bäcker lustig weiter Brot gebacken.

Überall stehen Gruppen von Leuten und beißen herzhaft in mächtige Butterstullen; sie sind mit Ruß besät, aber das stört den Appetit nicht. Die Strategen unter der Mannschaft kommen zu Worte. Ein jeder hat etwas anderes erlebt, anderes gesehen, auch wenn es das gleiche war. Die Eindrücke sind verschieden.

An allen Stellen aber klingt die hohe Genugtuung durch, daß es gelungen ist, das englische Gros zu fassen, den Feind, der in jeder Sekunde der ganzen Schlacht an Schiffszahl und an Artillerie übermächtig überlegen war, heimzuschicken.

Keine Ermüdung ist zu spüren trotz der unglaublichen Leistungen.

Ein eifriges Suchen nach Granatsplittern an Deck setzt ein. Will doch ein jeder ein Andenken aus der Schlacht mitbringen, und keiner braucht leer auszugehen. Wie übersät sind die Schiffe mit Granatsplittern. Besonders große und interessante Stücke werden den Offizieren gebracht.

Leider nur zu viel ist auf den Gefechtsverbandplätzen zu tun. Die Ärzte haben alle Hände voll Arbeit. Gar manchem freilich ist nicht mehr zu helfen. Er hat die Treue für Kaiser und Reich mit seinem Tode besiegelt. — Möchten sie alle mit dem Bewußtsein hinübergegangen sein, daß der Sieg unser war!

Die Schwerverwundeten sind nun alle in guter Pflege. Krankenträger und Hilfskrankenträger haben sie zu den Verbandplätzen getragen.

Die Operationsräume sind mit allen Errungen-

schaften, über die die Medizin verfügt, versehen. Die Ärzte helfen, wo nur zu helfen ist. Wo eine Operation dringend nötig erscheint, wird sie unverzüglich gemacht.

Die Leichtverwundeten sind überhaupt nicht zu bewegen, zum Verbandplatz zu gehen. Sie helfen sich mit den bei den Geschützen befindlichen Verbandpäckchen. Ein Kamerad verbindet den andern. Nicht einen Augenblick stockt der Redeschwall. Bloß nicht unter Deck gehen jetzt.

Was unten im Schiff nicht unbedingt gebraucht wird, muß an Deck kommen, um sich das Schlachtfeld anzusehen.

Beide Gegner waren über ihre Bewegungen in der Nacht im unklaren. Teile der englischen Flotte waren nach Norden ausgewichen, ein Teil stand wohl noch östlich zwischen den deutschen Linien und der Küste, ein anderer Teil wieder westlich davon. Es konnte nur der Zufall mit sich bringen, daß Teile der Flotte nochmals miteinander in Berührung kamen. Ein solcher Zufall wäre allerdings dann von unerhörter Wucht und restloser Entscheidung für die Betroffenen geworden.

Lediglich die Torpedobootsflottillen der beiden Gegner machten sich auf die Suche nach dem Feind mit mehr oder weniger Erfolg. So entwickelten sich kurz darauf Kreuzerkämpfe und Torpedobootsangriffe, die aber rein örtlich begrenzt blieben.

So zog eine deutsche Kreuzergruppe auf südlichen Kursen, ein Geschwader sichernd, in voller Alarmbereitschaft mit mittlerer Geschwindigkeit dahin. Plötzlich

wurden an Backbordseite dunkle Silhouetten ausgemacht: scheinbar Zerstörer oder Kleine Kreuzer.

Innerhalb weniger Minuten blitzte achter heraus das Mündungsfeuer der Geschütze auf, Scheinwerfer strahlten ihr blendendweißes Licht von Schiff zu Schiff, und fast taghell beleuchtet bot sich der grandiose Ausblick auf eine Gruppe englischer Kleiner Kreuzer, begleitet von den modernsten Zerstörern, auf eine Entfernung von etwa 2000 Meter. Die Alarmglocken schrillten, die Kommandos ertönten, und Salve auf Salve flog hinüber zum Gegner, wobei jeder Schuß als Treffer verbucht werden konnte. Die feindlichen Kreuzer erwiderten das Feuer mit gleicher Heftigkeit, so daß nach wenigen Minuten die Scheinwerfer verlöschten, da die Lichtleitungen zerschossen und schwere Treffer auch in dem eigenen Schiff festgestellt wurden.

Als letzter Kreuzer der deutschen Linie marschierte die „Frauenlob", die, von englischen Zerstörern angegriffen, zu Tode getroffen sank, nachdem die Geschütze ununterbrochen gefeuert hatten, bis die See in die Mündungen gurgelte.

Mit einem brausenden Hurra auf Seine Majestät den Kaiser geht das brave alte Schiff in die Tiefe.

Gleich nach 2½ Uhr unternehmen englische Zerstörer einen Angriff. Unbemerkt versuchen sie heranzukommen. Freilich haben sie ihre Rechnung wieder nicht mit deutscher Wachsamkeit gemacht. Ein breiter Lichtkegel verlegt ihnen den Weg.

Im nächsten Augenblick ist die deutsche Mittelartillerie

in Tätigkeit. Ein Hagel von Geschossen prasselt auf sie hernieder. Vergeblich ist jeder Versuch, aus dem Feuer herauszukommen. Der stählerne Regen hat sie gefaßt und hält sie ehern fest.

Einem großen Zerstörer wird gleich bei der ersten Salve die ganze Back bis zur Brücke fortgerissen. Siebenundzwanzig Sekunden bloß dauert es, dann haben ihn die Wellen verschlungen. Mehr als zwei Minuten braucht keiner bis zum Brennen. Einer nach dem andern gerät in Brand.

Hellauf lodern die Flammen und erleuchten wie mächtige Fackeln die Nacht. Wie durch eine Feuerstraße fahren unsere Schiffe dahin. Freilich heißt es auch, die herannahenden Torpedos zu vermeiden. Mit Ruder und Maschine wird ununterbrochen ausgewichen. Leider läuft bei einem solchen Manöver S. M. S. „Elbing“ einem unserer Linienschiffe auf die Nase und wird so schwer beschädigt, daß sie nicht schwimmend gehalten werden kann.

Das Spitzenschiff „Westfalen“ allein vernichtet mehrere Zerstörer. Das Schwesterschiff „Nassau“ erledigt einen durch Überrennen.

Durch die Nacht leuchten mächtige Brände. Langsam treiben zerstörte Schiffe vorbei. Kein Mensch mehr ist an Bord. Masten und Schornsteine sind weggeschossen, die Oberdecks wie rasiert. Durch die zerschossenen Wände ist der Blick in das ausgebrannte Innere frei.

Unter den Zerstörern ist aufgeräumt. Ein wundervoller, aber das Herz tief ergreifender Anblick. Wie viele

mit schweren Beschädigungen davongehinkt sind, ist nicht festzustellen; wenige sind es sicher nicht.

Wo noch Menschen zu retten sind, da stoßen unsere Torpedoboote darauf zu, leuchten das Wasser ab und ziehen an Rettungsringen und Leinen heraus, was nur irgend Leben verrät. Aber die meisten rühren sich nicht, ihnen ist nicht mehr zu helfen.

Ehre aber dem Schneid des Gegners, sowohl auf Zerstörern wie auf Kreuzern, mit dem er versuchte, an uns heranzukommen. Mit schwerem Herzen werden sie schließlich den Versuch, mittels ihrer hohen Geschwindigkeit heranzukommen, die Verluste wettzumachen, aufgegeben haben.

Eine besondere Tragödie spielte sich kurz vor dem Tagesgrauen ab. Ein englischer Panzerkreuzer, der anscheinend unsere Schiffe nicht als Gegner erkannt hatte, kommt in ruhiger Fahrt auf die deutsche Flotte zu. Von dieser ist er aber sofort als Feind erkannt. Ruhig läßt man ihn näher kommen, bis er auf etwa tausend Meter heran ist. Die Scheinwerfer von S. M. S. „Thüringen“ sichten ihn und fassen ihn. Ihr Feuer vereint sich mit dem von „Friedrich der Große“ und „Ostfriesland“.

Rasend schnell spielt sich das Geschick des Schiffes ab. Salve auf Salve schlägt bei ihm ein. Zur Gegenwehr kommt er nicht. Rötlicher Glanz strahlt auf, wird dunkler und intensiver, in Minuten lodert er in Weißglut. Höher, immer höher greift die Glut hinauf. Wie von unten aufsteigend, verbreitet sie sich über das ganze Schiff.

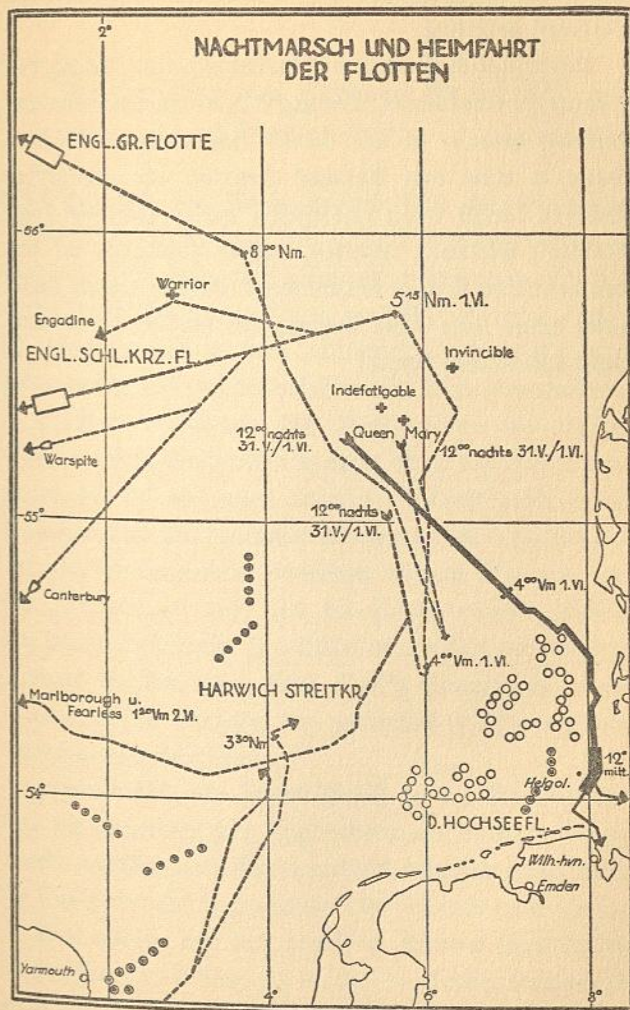
Leuchtend hebt sich das Schiff in seinen Umrissen von der dunklen Nacht ab.

Eine ungeheure Explosion, und spurlos verschwindet er in den Wellen. Zischend durchsausen die Trümmer die Luft. Die Katastrophe hat sich so nahe vollzogen, daß unsere Schiffe schleunigst abdrehen müssen, um sich in Sicherheit zu bringen.

Aber auch die deutsche Flotte erleidet zum Schluß noch einen schweren Verlust dadurch, daß durch einen undurchsichtbar durchgeführten Torpedobootsangriff das Linienschiff „Pommern" in die Luft gesprengt wurde. Es ist in pechschwarzer Nacht unendlich schwer, Freund vom Feind zu unterscheiden, noch dazu, da von den vereinbarten Erkennungssignalen auf beiden Seiten kaum Gebrauch gemacht wurde. Nur so ist es zu erklären, daß der tödliche Torpedoschuß sein Ziel fand.

Es war ein grausig imposanter Anblick, als plötzlich aus dem Dunkel der Nacht eine gewaltige Feuersäule kerzengerade nach oben stieg und sich dann verbreiterte und kurze Zeit wie eine Pinie am Himmel stand. Als die Feuersäule in sich zusammengefallen war, war von dem stolzen Schiff, das mit Mann und Maus den Seemannstod gefunden hatte, nichts übriggeblieben. Und das nachfolgende Schiff in der Kiellinie schloß näher auf, um die Lücke auszufüllen.

Längst ist die Schlacht vorüber, der neue Tag da. Unsere Schiffe befinden sich größtenteils schon unterwegs nach dem Heimathafen. Da wird durch die vorzüglich arbeitende Aufklärung noch der Heranmarsch eines



englischen Geschwaders von zwölf Linienschiffen aus Südwest gemeldet.

Unverzüglich ist alles auf Gefechtsstation, bereit, den Gegner zu empfangen. Sechzig Seemeilen aber von uns entfernt dreht er ab und wendet sich wieder westwärts. Hatte er etwa von Admiral Jellicoe, der mit seinen Schiffen längst schon schottischen Häfen zustrebte, eine drahtlose Meldung erhalten, daß es gefährlich sei, mit den deutschen Ratten anzubinden? Daß es keinen Zweck mehr hätte, eine neue Schlacht zu wagen, da er nicht mehr mitmachen könne?

Untergang des Kleinen Kreuzers „Frauenlob"

Während der Nacht marschierten die deutschen Kleinen Kreuzer der 4. Aufklärungsgruppe als Sicherung vor dem 2. Linienschiffsgeschwader. In der tiefen Dunkelheit waren knapp die beiden Vordermänner zu erkennen, und es war nicht einfach, in völlig abgeblendetem Zustand die befohlene Kiellinie einzuhalten.

Plötzlich beleuchtete der Vordermann mit seinen Scheinwerfern Backbord achteraus einen englischen Zerstörer, der sich auf etwa 2000 m genähert hatte, ohne wahrscheinlich die deutschen Kreuzer gesichtet zu haben. Im gleichen Augenblick leuchteten auch die Scheinwerfer der „Frauenlob" auf, und die Artilleriesalven setzten auf beiden Seiten ein. Im Scheinwerferlicht der übrigen Kreuzer wurden etwa fünf Schiffe ausgemacht, und zwar englische Kreuzer, die wesentlich stärker armiert waren als die deutschen.

„Frauenlob", als letztes Schiff in der Kreuzerreihe und die außerdem den Engländern am nächsten stand, wurde mit Granattreffern zugedeckt, wahrscheinlich, weil die Engländer auf sie gemeinsam ihr Feuer konzentrierten.

Laut ertönte auf dem deutschen Kleinen Kreuzer der Ruf: „Feuer im Achterschiff!" Und im gleichen Augenblick ging ein Ruck durch das Schiff, verbunden mit einer

gewaltigen Detonation. Das elektrische Licht ging aus, die Scheinwerfer erloschen — die „Frauenlob" war von einem Torpedo getroffen.

Wenige Minuten später legte sich das Schiff stark nach Backbord achtern über; jeder an Bord empfand, daß mit einem Sinken der „Frauenlob" zu rechnen war.

Die „Frauenlob" war jetzt nicht mehr vom Scheinwerferlicht der Gegner beleuchtet, trotzdem die Geschütze, so gut es ging, noch weiter feuerten. Das Wasser drang bereits auf das Oberdeck, jeder bemühte sich, irgend etwas Schwimmbares zu ergreifen, und in wenigen Sekunden ging mit einem letzten Ruck das sinkende Schiff in die Tiefe.

Nur wenige konnten sich an kleine Rettungsflöße klammern. Die Schiffbrüchigen wurden am nächsten Morgen nach etwa zehn Stunden durch einen holländischen Fischdampfer gerettet.

Versenkung der „Lützow"

Gegen 8.30 abends war das Flaggschiff der deutschen Schlachtkreuzer „Lützow" durch mehrere 38-cm-Vollsalventreffer derartig stark beschädigt, daß ungeheure Mengen Wasser in das Schiff eindrangen und die Geschwindigkeit auf etwa 3 bis 5 sm herabgesetzt werden mußte, um ein Durchbrechen der Schotten der vorderen Abteilung zu verhüten. Es gelang zwar, das Schiff durch Inanspruchnahme aller Pumpanlagen usw. schwimmend zu erhalten, doch war es ihm nicht möglich, dem deutschen Gros zu folgen.

Gegen 10 Uhr abends erhielt das schwer havarierte Schiff noch mehrere Treffer der englischen Linienschiffe, die in dem Dunst und in der beginnenden Dunkelheit nicht zu erkennen waren. Hierdurch wurden wichtige Pumpanlagen zerstört, wodurch es immer schwieriger wurde, das Schiff über Wasser zu halten. Durch geschickte Ausweichmanöver und starke Rauchentwicklung tatkräftig unterstützt von den deutschen Torpedobooten, gelang es dem Schlachtkreuzer, sich vom Feinde loszulösen. Bis etwa 3 Uhr morgens gelang es, das Schiff in langsamster Fahrt schwimmend zu erhalten, doch das Vorschiff begann, sich weiter zu senken. Es wurde nun versucht, über den Achtersteven zu steuern, um das besonders stark getroffene Vorschiff zu entlasten.

Auch diese Maßnahme hatte nicht den gewünschten Erfolg. Das Schiff tauchte schließlich vorn bei einem Tiefgang von 17 m bis über den Flaggenstock und die Rohre des vordersten Turmes unter Wasser. Das Wasser lief in die vorderste 15-cm-Kasematte hinein, und die Schiffsschrauben begannen aus dem Wasser zu schlagen. Zu diesem Zeitpunkt waren etwa 8000 t Wasser im Schiff, das mit den vorhandenen Lenzpumpen nicht mehr verringert werden konnte.

Um wenigstens die Besatzung zu retten, wurden gegen 4 Uhr morgens die begleitenden Torpedoboote längsseit gerufen, die die gesamte Besatzung einschließlich der Verwundeten an Bord nahmen. Da eine Bergung des Schiffes nicht mehr möglich erschien, wurde von einem eigenen Torpedoboot ein Torpedoschuß abgefeuert, um das Sinken zu beschleunigen. Kurz darauf sank dieser stolze deutsche Schlachtkreuzer mit wehender Flagge in die Tiefe.

Luftschiff-Aufklärung

Am Nachmittage des 30. Mai herrscht auf den Seeflugstationen und bei und in den Hallen der Marineluftschiffe ein lebhaftes Getriebe. Soeben sind die Befehle für die Beteiligung an einem Vorstoß der Flotte eingetroffen und die Anordnungen für die Vorbereitungen zur Fahrt den Besatzungen bekanntgegeben worden. Schon waren Wochen seit dem letzten Angriff auf England verstrichen und nur Aufklärungsflüge über der Nordsee ausgeführt, wobei es niemals geglückt war, Engländer zu finden. Jetzt konnte es einen großen Tag für die Luftaufklärer geben, jetzt wollten sie zeigen, was die deutsche Technik in ihnen der Flotte geliefert hatte.

Der Posten kann nicht schnell genug die riesigen Tore der Luftschiffhalle in Nordholz zur Seite rollen, um der Besatzung des grauen Riesen und dem Arbeitskommando Einlaß zu gewähren. Flugbereit ruht das Luftschiff auf seinen Lagerböcken, nur Gas ist aufzufüllen und Munition und Proviant an Bord zu nehmen. Bald ist die Arbeit in vollem Gange. Mit manchen saftigen Segenswünschen für die Engländer werden die Granaten und Bomben an Bord gebracht und an den Abwurfvorrichtungen befestigt.

„Wenn ich doch bloß man solch dicken Bobby gerade

in den Schornstein eines Schlachtkreuzers fallen lassen könnte", seufzt einer der Unteroffiziere.

„Sie fahren doch überhaupt nicht mit, Sie haben ja von heute abend ab Urlaub."

„Nichts zu machen. Das wäre ja noch schöner! Auf Urlaub fahren und dann nachher in der Zeitung lesen, wie ihr die Engländer gefunden habt und wie groß eure Verdienste um den Sieg waren. Ich bleibe hier und laß' Urlaub Urlaub sein!"

Bald kommt auch der Kommandant, geht mit seinem Oberleutnant und dem leitenden Maschinisten durch alle Teile des Schiffes. Alles ist in schönster Ordnung befunden. Nun kann's losgehen, sowie der Morgen graut.

Viel Schlaf gibt's in der Nacht nicht. Die Aufregung ist zu groß. Noch ist es dunkel, als die Besatzung bereits wieder in der Halle ist. Proviant wird an Bord gebracht, donnernd brausen die Luftschrauben nochmals zur Probe; auf dem Kommandostand werden Karten und sonstige Navigationsmittel zurechtgelegt, die Steuerungen versucht.

Das Luftschiff ist flugklar.

Von dem auf der Station befindlichen Reservepersonal versuchen noch einige Unteroffiziere, mitgenommen zu werden, aber der Kommandant muß ihnen ihre Bitte abschlagen. Nur die unbedingt notwendige Besatzung darf an Bord sein. Alle überflüssige Tragkraft bleibt für Munition und Betriebsmaterial.

Plaudernd steht der Kommandant mit mehreren Offizieren in der Halle. Er wartet auf die letzten Wetter-



Von einem Torpedo getroffen
Trotz des zerstörten Bugs konnte das Torpedoboot noch den Heimathafen erreichen



Wirkung einer schweren englischen Granate im Batteriedeck der „Seydlitz“



Die zerschossene Kommandobrücke des englischen Zerstörers „Spitfire“

nachrichten, um dann nach dem befohlenen Standort abzusausen. Die letzten Nachrichten lauten leider ungünstig. Bei der diesigen Luft, den niedrig hängenden Regenwolken ist die Luftaufklärung so gut wie ausgeschlossen. Aber die Hoffnung auf Umschlag des Wetters wird nicht aufgegeben.

Die Zeit verrinnt, es heißt geduldig warten. — Die leichten Streitkräfte sind sicher schon ausgelaufen, aber sie können noch wieder eingeholt werden, bis sie bei den äußersten Vorpostenlinien sind.

Draußen rieselt leise der Regen herunter, sorgenvoll sieht der Kommandant den Himmel an — es ist ein Jammer mit dem Wetter. Er sieht es seinen Leuten an, wie sie darauf brennen, aus der Halle zu kommen. Sie wissen so gut wie er, was sie der Flotte bei einem Vorstoß bedeuten. Zwar helfen Erinnerungen an die letzten Flüge über England die Zeit abkürzen. Fast dreißigmal waren einige schon drüben, von London bis Edinburgh, von Yarmouth bis Manchester sind ihre Bomben auf Docks, Munitionsfabriken und Eisenbahnstationen geregnet. Sie waren bisher die einzigen, die den wirklichen Krieg in England selbst hineintragen konnten, gegen sie hatte England nichts außer seinen paar Abwehrkanonen. Drüben geriet um die Neumondzeit herum ihretwegen das ganze Leben und Treiben in Unordnung.

Um so größer wird allmählich die Enttäuschung.

Nun, wo sie die Augen der Flotte sein sollten, nun sie aus sicheren Höhen den Feind finden, ihn in seiner Stärke, Anmarschrichtung genau feststellen und dann dem

Flottenchef melden sollten — worüber die englischen Blätter schon lange gezetert hatten —, nun macht der Wettergott ihnen einen solchen Strich durch die Rechnung.

Es wird immer später; längst ist die Flotte draußen, die Spitze hat den Feind gefaßt, die Schlachtkreuzer sind im Kampf, das Gros greift ein, unter dicken Wolken tobt die größte Seeschlacht — und dabei müssen die Luftschiffe und Flugzeuge in der Halle liegen. Alle Hoffnungen sind umsonst gewesen. Die Nacht bricht herein.

Doch bald bessern sich die Aussichten. Der Wind verjagt die Wolken. Im Osten dämmert der Tag. Nun kommt auch die Stunde für die Luftaufklärer.

Vom Arbeitskommando an den Haltetauen gezogen, gleitet der graue Riese aus der Halle; donnernd springen draußen die Motoren an, die Haltetaue werden losgelassen, und in kurzer Zeit ist das Luftschiff den Blicken der Zurückbleibenden entschwunden. Mit Nordkurs fliegt es bald über der grünen Nordsee. — Die Verbindung mit dem Flottenkommando ist hergestellt.

Von anderen Luftschiffhallen sind inzwischen ebenfalls Zeppeline aufgestiegen. Die Seeflugstationen haben ihre Flugzeuge losgeschickt. Nun können scharfe Augen aus lichten Höhen nach dem Feinde ausspähen. An der Schlacht können sich die Luftschiffe zum großen Schmerz der Besatzungen nicht mehr beteiligen. Wie gern hätten sie ihre Bomben auf die englische Flotte regnen lassen! Das wäre doch mal eine Abwechslung gewesen. Bisher war im Kampfe zwischen Luftschiff und Kriegsschiff nur

ein U-Boot vernichtet. Ein anderes Ziel hatte sich unseren Zeppelinen auf See nicht geboten.

Die zuletzt noch vereinzelt angreifenden Kreuzer und Zerstörer sind abgewiesen, teilweise schwer beschädigt worden oder im vernichtenden Feuer unserer Schiffe gesunken. Im grauenden Morgen ist die Feuerlohe der brennenden Schiffe des Gegners verblaßt, gelöscht durch die ihre Reste verschlingende See.

Nur Trümmer, Flöße, Hängematten, Korkwesten treiben auf dem Schauplatz der Riesenschlacht, zwischen denen unsere Torpedoboote trotz des immer stärker werdenden Seegangs eifrig herumsuchen, ob nicht doch noch Überlebende sich an ihnen festgeklammert haben.

Einige wenige sind noch aufgelesen; die meisten haben ihr Grab in der Nordsee gefunden, die sie allmählich, soweit sie nicht im Schiffsinnern eingeschlossen sind, wieder hergeben wird. Und mitleidige Hände werden sie dann am Strande bergen und sie auf dem Friedhofe eines stillen Strand- oder Inseldorfes zur letzten Ruhe betten.

Es muß den Engländern besonders unangenehm gewesen sein, daß der Ausgang der Seeschlacht es ihnen unmöglich machte, auf dem Kampfplatz zu bleiben, um die Menschen zu retten, denen es gelungen war, aus dem Strudel der sinkenden Schiffe zu entkommen. Angeklammert an Flöße, Wrackstücke und sonstige schwimmende Gegenstände, wurde, was die Nacht derart überstanden hatte, von uns geborgen. So hatte sich wohl keiner der Engländer bei ihrem Auslaufen aus ihren Häfen den Ausgang gedacht.

Von dem Ausguck der Steuerbordseite des Luftschiffes wird jetzt ein großer treibender Gegenstand gemeldet. Leicht wendet der Zeppelin darauf zu. Gleich darauf steht er über der Stelle. Es ist das Wrack eines kieloben treibenden größeren englischen Kriegsschiffes. Dunkelrot hebt sich die Farbe des Schiffsbodens von dem grünen Wasser ab. Die Wellen branden über seinen Kiel hinweg.

Trotz Heruntergehens des Luftschiffes bis fast auf das Wasser ist aber nicht zu erkennen, welch stolzer Name Albions mit dem Wrack in kurzer Zeit auf dem Grunde der Nordsee ruhen wird. Lange kann es nicht mehr schwimmen.

Einzelne Fischdampfer und Segler kommen in Sicht. Sie haben auf ihrer Fahrt heimwärts schon geborgen, was sie an Menschen noch lebend fischen konnten.

Höher steigt das Luftschiff. Es darf keine Zeit verloren gehen; seine Haupttätigkeit ist die Aufklärung. Admiral Jellicoe ist nach dem Herumwerfen unserer Linie nach Norden abgedrängt und nicht wieder in Sicht gekommen. Unsere ihm in östlicher und nördlicher Richtung nachstoßenden Torpedoboote fanden ihn nicht mehr. Viel weiter nach Osten konnte er nicht fahren; ein Herumgondeln im Skagerrak, noch dazu mit beschädigten Schiffen, hätte ihm gefährlich werden können, ebenso ein Aufenthalt unter der norwegischen Küste. Nur westwärts war der abziehende Gegner zu suchen.

Mit äußerster Kraft arbeiten die Motoren, um dem Schiff die nötige Geschwindigkeit gegen den frischen westlichen Wind zu geben. Es ist empfindlich kühl, trotz

dicker Wolle und flanellgefütterten Lederanzügen geht die Kälte bis auf die Haut durch. Der Wind treibt Wasser in die Augen, aber unablässig wird nach allen Seiten Ausguck gehalten.

Vom Gegner ist nichts zu sehen.

Außer den braunen Segeln einiger Fischer zeigt sich nichts am Horizont, bis der Kommandant einen von Westen herannahenden riesigen Doppeldecker entdeckt. Sollte es ein Gegner sein, der von einem weiter westwärts stehenden Flugzeug-Mutterschiff aufgestiegen ist? — Bei der großen Geschwindigkeit, mit der die beiden Fahrzeuge aufeinander zubrausen, ist der Flieger jedoch bald als eines unserer Albatros-Wasserflugzeuge ausgemacht. Es war auch am frühen Morgen, sobald die Witterung es erlaubte, aufgestiegen und hatte nach Westen aufgeklärt. Ihm war es wenigstens vergönnt gewesen, die letzten verwehenden Rauchfahnen der Flotte Jellicoes zu sehen, die dem dreihundert Seemeilen vom Kampfplatz entfernten Scapa Flow auf den Orkney-Inseln zustrebte.

Dem Flottenchef wird gemeldet, daß in den nördlichen Regionen kein Gegner mehr steht.

Ein anderes Luftschiff klärt weiter südlich nach Westen zu auf. Von Schiffstrümmern ist hier nichts zu sehen. Weiß kämmt unten die vom Südwest aufgerührte See. Helgoland ist noch als Punkt zu erkennen.

„Voraus Rauchwolken!"

Höher steigt das Luftschiff. Angestrengt sieht alles nach der angegebenen Richtung. Dicke Rauchschwaden

ziehen von mehreren Schiffen ab, die mit großer Fahrt von Süden herankommen. Bald sind sie deutlich als Kriegsschiffe, gleich darauf als Linienschiffe ausgemacht. Es sind Engländer, die anscheinend dem Schauplatz der Kämpfe zusteuern, wohl herbeigerufen vom Kanal oder der Themse, um von dem englischen Ruhm zu retten, was noch zu retten ist.

Wie mögen die Nachrichten vom Sinken der großen Schiffe bei ihnen eingeschlagen haben, von Beattys Niederlage und Jellicoes Abdrängen, wenn sie überhaupt eine Ahnung von den Ereignissen des vorangegangenen Tages und der Nacht hatten!

Ununterbrochen werden die Beobachtungen an den Flottenchef gegeben, der dank dieser vorzüglichen Aufklärung schnell seine Maßnahmen trifft.

Auf den Schiffen wird sofort „Klar Schiff zum Gefecht" angeschlagen. Freudig eilt alles wieder auf Gefechtsstationen. Alle Müdigkeit ist vergessen, auch der Gegner soll spüren, wie die Ratten beißen können.

Viel Kampfkraft kann in dem neuen Gegner nicht stecken. Was England an Großkampfschiffen besitzt, ist mit Jellicoe und Beatty in mehr oder minder schnellem Tempo, wie es der Zustand der Schiffe gestattete, auf dem Heimmarsch begriffen. Hier kann es sich nur um Schiffe handeln, die mindestens zehn Jahre alt sind, von denen jedes nicht mehr als vier 30,5-Zentimeter-Geschütze hat. Die Freude, auch diesen Gegner noch vor das Rohr zu bekommen, ist leider verfrüht gewesen.

Sechzig Seemeilen von unseren Schiffen entfernt,

dreht er nach Westen ab. Zieht Leine, wie der Seemann sagt.

Was mag ihn dazu bewogen haben? Hatte Jellicoe ihm gefunkt, daß er den Kampfplatz verlassen habe, daß er trotz der herbeieilenden Unterstützung sich nicht mehr kräftig genug fühle, nochmals den Tanz zu wagen? Oder hatte er den Späher hoch oben in den Lüften erblickt und danach sich gesagt, daß er der deutschen Flotte keine Überraschung mehr bringen konnte, daß er bei einem Zusammenstoß mit unserem zu seinem Empfang vorbereiteten Gros ebenso den kürzeren ziehen würde wie die grand fleet?

Der Feind fährt heimwärts, an seine Rückkehr ist nicht mehr zu denken. Die Sichtung durch die deutschen Luftschiffe ist den Engländern zweifellos recht unangenehm gewesen, da sie nunmehr keine überraschenden Operationen mehr vornehmen können. Die Aufgabe der Luftaufklärer ist gelöst, und die Luftschiffe können in ihre Hallen zurückkehren.

U-Boote auf Position

Als Vorbereitung für die beabsichtigte Flottenunternehmung in die nördliche Nordsee war eine größere Anzahl deutscher U-Boote angewiesen, vor den englischen Flußmündungen Aufstellung zu nehmen, um die englischen Kriegsschiffe beim Aus- und Einlaufen anzugreifen.

Der U-Boot-Handelskrieg war inzwischen aus politischen Gründen wieder eingeschränkt worden, so daß die deutschen U-Boote wieder für ihre ursprünglich vorgesehene Tätigkeit, nämlich Angreifen von Kriegsschiffen, Verwendung finden konnten.

Wenn schon das Angreifen von Handelsdampfern, die in starker feindlicher Bewachung fahren, keine einfache Aufgabe darstellt, so ist das Angreifen von schnellfahrenden Kriegsschiffen durch ein unter Wasser langsam fahrendes U-Boot eine wesentlich schwierigere Aufgabe.

Wenn das U-Boot vor dem Angriff nicht in der richtigen Position, die für den Torpedoschuß erforderlich ist, steht, so ist ein nochmaliger Angriff fast ausgeschlossen; die Beobachtung der Torpedoblasenbahn durch die Kriegsschiffsbesatzungen ist wesentlich schärfer als die Beobachtung von Handelsschiffen. Infolgedessen wird ein Kriegsschiff, unterstützt durch seine bessere Manövrier-

fähigkeit, auch rechtzeitig Abwehrmaßnahmen mit Erfolg treffen können.

Jedenfalls haben die Ergebnisse der Tage vor und nach dem 31. Mai gezeigt, daß es trotz größter Wachsamkeit und Geschicklichkeit den deutschen U-Booten bis auf wenige Fälle nicht gelang, ihre Torpedos an den Feind heranzubringen.

Nach der Seeschlacht fuhr in schwer beschädigtem Zustand das englische Linienschiff „Marlborough" in Kreuzersicherung der Heimatküste zu. Das Schiff lag mit schwerer Schlagseite vorn tief im Wasser und konnte nur in mittlerer Geschwindigkeit laufen. In diesem Zustande wurde es von einem deutschen U-Boot gesichtet, das sofort zum Angriff ansetzte. Da aber die Schußentfernung verhältnismäßig groß war und die Engländer die Laufbahn frühzeitig entdeckten, konnte man durch sofortiges Abdrehen dem Torpedo ausweichen, der etwa 40 bis 50 m an dem Schiff vorbeilief. Dadurch, daß das U-Boot bzw. der geschossene Torpedo vorzeitig entdeckt wurde, war ein nochmaliger Angriff unmöglich, und so gelang es dem englischen Schlachtschiff, den Heimathafen zu erreichen.

Ebenso ergebnislos verlief der U-Boots-Angriff auf das ebenfalls schwer beschädigte englische Linienschiff „Warspite", das am Vormittag des 1. Juni dem Firth of Forth zustrebte.

Das Schiff war ohne jegliche Zerstörersicherung, so daß trotz hoher Dünung der Angriff hätte Erfolg bringen können. Unglücklicherweise kam der geschossene Torpedo

zu früh an die Oberfläche und zeigte dem Engländer den Feind, so daß er rechtzeitig abdrehen und im Zickzackkurs ablaufen konnte. Das englische Linienschiff gab durch Funkspruch den U-Boots-Angriff sofort allen englischen Streitkräften bekannt, und es setzte darauf an der Küste eine außerordentlich rege Abwehrtätigkeit durch Zerstörer und sonstige Fahrzeuge ein, die einmal den deutschen U-Booten den Angriff noch schwerer machte und andererseits den englischen Kriegsfahrzeugen erhöhte Wachsamkeit auferlegte.

Als einziges deutsches U-Boot hatte am 1. Juni nur „U 75", das von einer Minenunternehmung heimkehrte, im Raum der durchgeführten Seeschlacht gestanden. Es hat zwar später die Trümmer der gesunkenen Schiffe gesichtet und hatte Angriffe englischer U-Boote abzuwehren, doch war es ihm nicht möglich, in irgendeiner Phase der Tagschlacht einzugreifen.

Einen besonderen Erfolg konnte dieses U-Boot wenige Tage später aber dadurch verzeichnen, daß auf eine von ihm gelegte Mine der englische Kreuzer „Hampshire" mit dem Feldmarschall Kitchener an Bord auflief und mit der gesamten Besatzung sank. Der Tod dieses größten englischen Soldaten trug zweifellos mit dazu bei, die durch den Ausgang der Skagerrak-Schlacht bereits hervorgerufene gedrückte Stimmung in England noch weiter zu verschärfen.

Heimkehr

Am Vormittag des 1. Juni lief die deutsche Flotte in die Jade-Mündung ein, um im Heimathafen Wilhelmshaven die Schäden auszubessern.

Eine Gruppe Kleiner Kreuzer bezog sofort auf Schilligreede Vorposten, während das Gros der Flotte jadeaufwärts dem Heimathafen zustrebte. Die Toten und Verwundeten waren einem Lazarettschiff an Bord gegeben, die letzte Ehrenbezeigung wurde gemacht. Jedes Schiff der Vorpostengruppe besserte notdürftig die Beschädigungen aus, und schon begann wieder der regelmäßige Dienst sein Recht zu fordern.

Wir hatten Muße, das Einlaufen der Flotte in Ruhe zu betrachten. Zuerst kamen einige Gruppen Torpedoboote herein, nicht nach Flottillen geordnet, sondern so, wie die Boote sich im Laufe der Nacht zusammengefunden hatten.

Dann folgte als einer der ersten Schlachtkreuzer die „Moltke" mit dem Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte an Bord. Das stolze Schiff lag sehr tief im Wasser, es hatte etwa 1000 Tonnen Wasser im Schiff, das durch Einschläge unterhalb der Wasserlinie eingebrochen war. Sonst aber schien der Schlachtkreuzer, der stets im Brennpunkt des Gefechtes gestanden hat, ziemlich unversehrt.

Von den Linienschiffen kamen dann langsam und

schwerfällig der „König" und der „Große Kurfürst" herein, beide lagen mit dem Bug sehr tief im Wasser. Diese Schiffe standen an der Spitze des deutschen Gros und hatten zeitweise den gewaltigen Druck der vereinigten englischen Streitkräfte auszuhalten. Auch sie hatten sich dank der glänzenden Schiffsbaukonstruktion und des guten Panzermaterials hervorragend gehalten, wenngleich die Ausbesserung auch viele Wochen in Anspruch nehmen sollte.

An den weiteren Linienschiffen waren Verletzungen kaum zu erkennen; einige Kreuzer waren etwas mehr zerzaust, im großen und ganzen machte die deutsche Flotte aber keineswegs den Eindruck, als ob sie gerade aus der größten aller Seeschlachten gekommen sei.

Dann eine längere Pause, und langsam wie ein alter, wundenbedeckter Krieger kam eins der schönsten Schiffe der deutschen Flotte, der Schlachtkreuzer „Derfflinger", heran. Den hatten sie übel zugerichtet! Die beiden hintersten schweren Geschütztürme standen noch in der zuletzt befohlenen Gradzahl, die Geschützrohre zum Teil stark in die Höhe gerichtet. Durch einen schweren Treffer gegen einen Turmunterbau waren glühende Teile des Panzers in den Geschützturm gedrungen, hatten dort die Vorratskartuschen in Brand gesetzt, diese wiederum erzeugten eine ungeheure Stichflamme, die nach unten durch die Umladekammer in die Munitionskammer schlug, hier weitere Munition entzündete, zur nächsten Kammer in verstärkter Stichflamme drang, dort ebenfalls die Munition entzündete, dann nach oben in die Umladekammer und in den nächsten überhöhten Geschützturm gelangte und auf dem kurzen Wege fast die gesamte Besatzung der Türme tötete. Es ist zweifellos ein kurzer, rascher Tod gewesen, den diese braven Leute gefunden hatten.

Die Funktelegrafieanlage war völlig zerstört, ebenso war der Aufbau auf der Kommandobrücke kurz und klein geschossen, vorn am Bug waren durch einen Volltreffer zwei riesengroße Panzerplatten herausgebrochen, so daß das Schiff voll Wasser lief. Verschiedene Kasematten waren zertrümmert; geschwärzt vom Pulverqualm, sah man deutlich die Einschläge, die dicht auf dicht erfolgt waren. Insgesamt sind wohl etwa 3500 Tonnen Wasser in das Schiff gedrungen, trotzdem konnte es noch eine Geschwindigkeit von fast 20 Seemeilen laufen, fürwahr ein neuer Beweis für die unerreichte Güte deutscher Schiffsbaukunst.

Wir waren so ziemlich über die eingetretenen Schiffsverluste im klaren und überlegten, welches von den deutschen Schiffen noch fehlen könnte. Das Führerschiff, der Schlachtkreuzer „Seydlitz", war noch nicht zur Stelle. Es konnte nicht gesunken sein, denn noch in der Nacht hatte es Lebenszeichen von sich gegeben. Erst etliche Stunden später wurde die drückende Ungewißheit von uns genommen. In weiter Ferne nahte ein Schiffszug, erst kaum erkennbar; dann aber war deutlich auszumachen ein Kleiner Kreuzer, der ein großes Fahrzeug, kaum wiedererkennbar als stolzer Schlachtkreuzer, langsam, aber sicher jadeaufwärts schleppte. Das war die

„Seydlitz", die im Gefecht stets vorn stand und die mit Stolz behaupten konnte, die meisten und schwersten Treffer der Schlacht erhalten zu haben.

Das Schiff, auf dem wohl sämtliche schweren Geschütze ausgefallen waren, lag derartig tief im Wasser, daß die Back fast überspült wurde und daß die drei Fische, die im Bugwappen sonst weit über der Wasseroberfläche sichtbar waren, jetzt mitten im Wasser schwammen.

Der Schleppzug konnte seine Fahrt bald nicht mehr fortsetzen, der weidwunde und tiefliegende Schlachtkreuzer kam bald auf Grund und konnte erst bei der nächsten Flut weiter eingeschleppt werden.

Aber auch dieses Schiff, so zerzaust es auch zunächst aussah, konnte nach etwa fünf bis sechs Monaten Reparatur wieder als vollwertiges Schlachtschiff der Flotte eingereiht werden.

Einen eigenartigen Eindruck machte es auch, als verschiedene Kleine Kreuzer und Torpedoboote mit beinahe doppelter Besatzung einliefen: sie hatten die Besatzungen der gesunkenen deutschen Torpedoboote und einiger Kleiner Kreuzer im Laufe der Nacht in mustergültiger Disziplin aufgenommen, so daß die Mannschaftsverluste auf unserer Seite tatsächlich verhältnismäßig gering bleiben konnten.

Als die Nacht hereinbrach, war die Jade leer. Leise schlingerten die auf Vorposten liegenden Kreuzer und Fischdampfer. Wie ein Spuk war die siegreiche deutsche Flotte vorbeigefahren, der Heimathafen hatte sie aufgenommen.

Abrechnung

Die Nachricht, daß unsere Flotte im Kampf stand, daß es ihr endlich gelungen war, nach so vielmaligen vergeblichen Vorstößen die englische Flotte zu stellen, ist bald nach Wilhelmshaven gelangt. Wie ein Lauffeuer verbreitet sie sich durch die Stadt. Zunächst sind die meisten Menschen sich noch im unklaren, wie viele von unseren Schiffen draußen waren, wie stark der Feind war. Allmählich sickert aber immer mehr durch und bald wissen es alle, daß draußen vor dem Skagerrak die größte Seeschlacht geschlagen worden ist.

Die bange Ungewißheit über ihren Ausgang, über ihren Umfang und den Ort wird allmählich durch die sich verbreitenden Nachrichten des Flottenkommandos behoben. Ein Sturm der Begeisterung braust durch die Stadt; überall werden Flaggen herausgehängt, die Glocken geläutet. Und nun geht die frohe Kunde durchs ganze Land.

Freilich sind unter der die Straße füllenden, jubelnden Menge und auch in den Häusern viele, die beklommenen Herzens denken: Kommt er wieder und wie mag er es überstanden haben; wären doch nur erst die Schiffe da! Die bange Ungewißheit treibt so manche Frau, so manche Eltern und Kinder auf die Straße. Wer weiß denn nun Näheres?

Die nach dem Hafen und den Schleusen führenden Straßen sind bald voller Menschen. Nach den Deichen strömen sie, um von dort jadeabwärts zu spähen, ob sich nicht Rauchwolken zeigen, ob nicht die Namen der doch hoffentlich bald einlaufenden Schiffe zu erfahren sind. —

Nach den Meldungen der Luftaufklärer, daß der Gegner überall verschwunden ist, gibt der Flottenchef den Befehl zum Einlaufen. In etwas langsamerer Fahrt als beim Auslaufen wird der Heimmarsch angetreten. Nun ist keine Eile mehr nötig, in aller Ruhe kann auf diejenigen Schiffe Rücksicht genommen werden, die infolge Beschädigungen am Schiffskörper oder der Maschine in ihrer Geschwindigkeit behindert sind. Die Werft wird in großen Zügen funkentelegrafisch darüber verständigt, was ihrer an Aufgaben harrt, damit dort alles vorbereitet und die Arbeiten in den Werkstätten danach eingeteilt werden können.

Die schnelle Wiederherstellung der vollen Kampfkraft der Schiffe ist jetzt die Hauptaufgabe der Werft. Trotz der Verluste der Engländer und der schweren Beschädigungen ihrer Schiffe wissen wir alle, daß sie nicht endgültig geschlagen sind, daß sie in echt angelsächsischer Zähigkeit alles aufbieten werden, ihre Flotte mit Hilfe ihrer zahlreichen Werften wieder schlagfertig zu gestalten. Die Niederlage wird sie drüben nicht ruhen lassen. Das Schwert muß bei uns in voller Schärfe erhalten werden.

Sehnsüchtig harrt die Menge des Insichtkommens der Schiffe. Zuerst werden sie von Helgoland, dann von der Signalstation Schillig gemeldet. Scharfe Augen sehen

nun auch von der Signalstation der dritten Einfahrt aus Rauchwolken, aus denen sich allmählich einzelne Schiffe abheben. — Jetzt kann die Schiffsklasse ausgemacht werden, und bald sind auch schon die Namen festzustellen. Sie kommen näher, einzelne gehen auf Reede vor Anker, andere steuern der Einfahrt zu, deren Schleusentore zum Empfang geöffnet sind.

An den Masten der Schiffe flattert die Kriegsflagge, an Deck spielt die Musik. Das Flaggenlied klingt über Schleusen und Hafen, und begeisterte Hurras erschallen von beiden Seiten.

Man sieht's den Schiffen an, daß sie stundenlang im heißen Kampf gestanden. Weiße Verbände leuchten aus dem Blau der Uniformen hervor; eine weihevolle Stimmung ergreift die Menge, in manches Auge stiehlt sich eine heiße Träne. Aber die da drüben sind in heller Begeisterung trotz aller Schrecken des vorhergehenden Tages und der Nacht. Manch lieber Kamerad hat die Treue zu Kaiser und Reich mit dem Tode besiegelt oder liegt bleich und matt im Schiffslazarett. Aber der Stolz über die gewonnene Schlacht drängt alle traurigen Gedanken der an Deck Stehenden zurück. Der Tod hatte sie in jederlei Gestalt umlauert, der Tod, wie ihn so mannigfaltig nur die Seeschlacht bringen kann. Jetzt genießen sie in vollen Zügen das Glück des heimkehrenden Siegers.

Mit fröhlichen Zurufen begrüßen einander die Bekannten; hastige Fragen gelten anderen Schiffen, lieben Verwandten oder Freunden, vor allem aber auch dem

Verlauf der Schlacht und der Stärke des Gegners. — Also doch die ganze englische Flotte und Jellicoe!

Das Durchschleusen geht schnell und glatt vonstatten. Bald sind die Schiffe an ihren Liegeplätzen, und dann geht als erstes die Ausschiffung der Verwundeten vor sich. Später folgen die Toten, die einige Tage darauf von ihren Kameraden zur ewigen Ruhe gebettet werden. Die Gräber der Helden werden später ein Wallfahrtsort des dankbaren Vaterlandes, besonders aber des Nachwuchses der Marine sein.

Fahnen flattern im Winde. Im ganzen Reiche, vom großen Stadtpalaste bis zur kleinsten Hütte draußen im Lande, feiert alles, dem ein deutsches Herz in der Brust schlägt, den Sieg, den die junge Flotte vor dem Skagerrak errang. Es war die Probe auf das Exempel, die da abgelegt wurde, der Schlußstein zu dem Gebäude, das in jahrzehntelangem Bemühen sorgsam Stein für Stein zusammengetragen, in schimmernde Höhen emporgetragen war. Große Opfer hatte das deutsche Volk seinem jüngsten Kinde dargebracht, es mit Sorge und Liebe umhegt, bis es zur vollen Kraft erwachsen war. Als aber dann der Weltkrieg über die Erde hinwegfegte, da schien es, als ob vieles umsonst gemacht, als ob all die großen Schiffe zur Untätigkeit verurteilt sein sollten.

Scharf war das Schwert, das unsere Kreuzer draußen schwangen, bitter die Verluste, besonders in moralischer Beziehung, die unsere Auslandskreuzer dem Feinde in Übersee zufügten, und Namen wie S. M. S. „Emden", „Karlsruhe", „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel

Friedrich" haben geschichtlichen Klang erworben. Ihren Taten kam aber schließlich keine entscheidende Bedeutung zu, wenn auch der Welt kund wurde, was deutscher Seemannsgeist bedeutet: Kampf, bis der letzte Schuß aus dem Rohre, und dann mit wehender Flagge hinab auf den Grund. Als aber riesige Übermacht auch unser letztes Schiff draußen erledigt hatte, war es, bis auf kühne Husarenstreiche, die der Welt wenigstens in Erinnerung bringen durften, daß die deutsche Flotte noch lebte, still geworden.

In unüberwindlichem Ansturm trug inzwischen die große Schwester, die Armee, die deutschen Waffen siegreich über die halbe Erde vor. Die Marine aber mußte, bis auf das Korps in Flandern, das wenigstens am Feind war, abseits stehen und ruhig zusehen. Der Unterseebootskrieg zwar lebte und biß tagein, tagaus an der Lebenskraft des Gegners. Das aber war Kleinkrieg, war keine Schlacht, von der der Seemann träumte.

Untätig, mit geballten Fäusten und zusammengekniffenen Lippen hieß es warten, warten. Wie hatte der sehr ehrenwerte Churchill im Unterhause verkündet? „Wir wollen die Ratten in ihren Schlupfwinkeln aufsuchen und sie herausräuchern."

Hätte der Mann gewußt, welchen Freudensturm die Ankündigung bei eben diesen Ratten erregte, er wäre vielleicht vorsichtiger mit seinen Versprechungen gewesen. Gerade das war es ja, was man ersehnte. Sie sollten nur kommen, und wenn die Übermacht noch größer wäre, als sie in der Tat war. Tagelang dauerten die Freuden. Wenn Oberst Churchill die Gespräche in den Messen der

Offiziere und bei den deutschen Mannschaften hätte belauschen können, wäre er vielleicht über die Wirkung seiner Worte stutzig geworden. Aber Churchill war nicht Jellicoe, war alles eher als Seemann. Was die Leute drüben, die von der Sache wirklich etwas verstanden, wohl gedacht haben mögen, als sie jenen Ausspruch, der unvergänglich geworden ist, hörten? Die englische Flotte hütete sich wohlweislich davor, obwohl ihre zahlenmäßige Überlegenheit ein solches Unterfangen nicht gerade im vornhinein als aussichtslos erscheinen ließ und obendrein deutsche Kreuzer wiederholt die englische Küste besucht hatten. Der Grund war allerdings für die englische Marine stichhaltig genug. Die deutsche „Wasserpest" in mehrerlei Gestalt war eine unangenehme Krankheit. Sie biß und konnte zu Tode treffen. Ruhten doch schon zahlreiche Schiffe mit dem deutschen Torpedo im Leib auf dem Grunde. Dazu kam noch der Respekt, den das „seebeherrschende" England vor der deutschen Flotte hatte. Der Seemann, der unter dem Union Jack fuhr, kannte die Deutschen und achtete sie, wie denn das Verhältnis zwischen den beiden Flotten noch ein Jahrzehnt zurück ein wirklich herzliches war. Lag damals, ehe Eduard VII. sein Ränke- und Vergiftungsspiel begonnen hatte, irgendwo in einem Hafen oder auf der Reede im Auslande ein deutscher Kreuzer und kam ein Engländer herein, dann entwickelte sich nicht nur bei den Offizieren, sondern auch bei den Mannschaften ein Verkehr von Schiff zu Schiff, der natürlich und herzlich war. Waren es der Berührungspunkte doch so viele.

Der Deutsche hat die Untugend der Dankbarkeit, und das kam im Verkehr mit dem englischen Vetter — damals hatte das Wort noch nicht jenen bitteren Beiklang, den erst der Krieg geschaffen hat — zum Ausdruck. Auf der einen Seite die Achtung vor jahrhundertealter Tradition und Geschichte, vor Taten, die auch jedes deutsche Seemannsherz höher schlagen ließen, vor Namen wie Abukir und Trafalgar, vor dem großen Vorbilde, das in so vielem den Werdegang der deutschen Marine beeinflußt hatte und dessen Kraft und Stärke gern anerkannt wird. Auf der anderen Seite wiederum gab der englische Seemann gern zu, daß der Deutsche ein tüchtiger Kerl sei, der sich vor nichts auf der Welt fürchte.

Es entwickelten sich da Freundschaften, die noch standhielten, als längst schwere Wetterwolken am politischen Horizont Europas aufgezogen waren und als bereits die ersten Blitze die bevorstehende Entladung des Gewitters ankündigten.

Die Drachensaat König Eduards war aufgegangen, das Gift des Mißtrauens begann zu wirken. Schüchtern vorerst, dann immer dreister und frecher wagten sich Lüge und Verleumdung hervor. Plötzlich wußte man in England ganz genau, daß die deutsche Flotte nur dazu gebaut und von Jahr zu Jahr stärker ausgebaut wurde, um eines Tages die englische zu überfallen. Das Gespenst der Invasion tauchte immer öfter auf. Wozu denn sonst sollten die deutschen Schiffswerften so fieberhaft tätig sein? Haß und Neid traten an Stelle des früheren Vertrauens. Und wagte vielleicht schüchtern jemand zu

bemerken, schließlich hätte Deutschland doch das gleiche Recht, eine Flotte zu halten, wie England, dann wurde er niedergebrüllt. Gerade dieses Recht sollte und durfte kein Staat haben außer Britannia, der Schützerin der See. Nach englischen Begriffen natürlich, wie es eben die uralte Geschichte vorschrieb. England mußte die Vorherrschaft behalten.

Auch der Einwand, daß Deutschland seine Kriegsschiffe dringend zum Schutze der Handelsschiffahrt benötigte, die von Tag zu Tag mächtiger und zahlreicher wurde, verfing nicht. Darin lag ja gerade der Krebsschaden, der seit drei Jahrzehnten an England zehrte. Deutschland war zu groß geworden. Vorher war das Meer und mit ihm die Welt englisch gewesen. Das britische Imperium hatte seine Fäden um die ganze Erde gesponnen, und die Früchte dieser umfassenden Politik fielen dem „british subject" in den Schoß.

Nur zu bald wurde das aber anders: der Deutsche kam, der Mann, dem Arbeit etwas Selbstverständliches schien. Überall drang er ein und faßte festen Fuß. In Europa verdrängte er zuerst den englischen Konkurrenten, griff weiter und ging nach Amerika, nach Asien und nach Afrika hinüber. Von Jahr zu Jahr wurde er mächtiger, der englische Handel schwächer. Daß daran die bessere Arbeit, die rationellere Ausnutzung aller Kräfte und die meisterhafte Organisation Schuld trugen, bekümmerte britischen Dünkel wenig. Es war Überhebung, daß es überhaupt so sein konnte, daß sich der Deutsche herausnahm, konkurrieren zu wollen. England mußte wieder zu

arbeiten beginnen, wollte es nicht ganz an die Wand gedrückt werden. Es tat es auch, aber die Erbitterung und die Wut über den Nebenbuhler wuchs riesengroß.

Trotz aller dieser Betrachtungen, die zu überlegen geben sollten, dachte kein Mensch bei uns an die Möglichkeit eines Krieges mit England. Friedlicher Handelswettbewerb, ja! Unsere aufblühende Handelsmarine mußte aber das scharfe Schwert der Flotte hinter sich wissen, die deutsche Flagge sollte gleichberechtigt auf der ganzen Welt wehen dürfen.

So wurde ununterbrochen geschafft und gearbeitet, das Schwert auch blank und fleckenlos zu erhalten. Schwerer und härter als anderwärts bei Flotten, die auf ruhmreiche Vergangenheit und Tradition zurückblicken können. Aus englischen Zeitungen erst haben wir erfahren, wie sehr wir nach dem Tage der Abrechnung strebten. Wir lächelten — aber wir wußten, daß wir ihn nie und nimmer zu fürchten hätten. Bei uns war immer „Klar Schiff" angeschlagen. Als dann, wahrlich ohne unser Verschulden, der Weltkrieg hereinbrach, als die Mobilisierung verkündet wurde, da wurde die Nachricht mit einem donnernden Hurra! aufgenommen. Da war es nur natürlich, daß ein jeder entschlossen war, sein Bestes, sein Letztes herzugeben zur Verteidigung der Heimat, gegen deren Grenzen fast die ganze Welt heranstürzte.

Die Geschütze waren klar, jeder Mann auf seiner Station. Lange ließ die Abrechnung auf sich warten. Monat auf Monat ging ins Land. Fast unerträglich

wurde die Spannung. Oft und oft wohl mögen die an Land die Augen nach See gewendet haben mit der stillen, fast vorwurfsvollen Frage auf den Lippen: Wo bleibt die Flotte?! Wußten sie, wie qualvoll, wie niederdrückend jene Zeit für die Marine war? Jetzt darf es ja gesagt werden: Es war die Hölle! Dieses niederdrückende, zermürbende Warten, dieses Harren und Hoffen von einem Tag auf den anderen, hilflos mit der Faust in der Tasche, die Lippen wundgebissen in ohnmächtiger Ungeduld und Sehnsucht, endlich hinaus zu dürfen gegen den Feind. Im Sturmlaufe heimste die Armee Sieg auf Sieg ein, die Schiffe mußten liegen und warten, bis das erlösende Wort fiel. Die Mannschaft lief verknurrt umher, wenn sie dienstfrei war, die Offiziere stumm und verärgert. War denn all die wütende, rastlose Arbeit umsonst? Sollten sie denn nicht auch zeigen dürfen, was die deutsche Flotte konnte?

Dann kam die Erlösung ...

Der 1. Juni. Der Glorious first of June, der Gedenktag der von Nelson gewonnenen Schlacht von Trafalgar. Ein Ruhmestag der englischen Marine, ein Ruhmestag fürderhin der deutschen Flotte. Die deutschen Schiffe standen der englischen Flotte gegenüber, schlugen sie und zwangen sie, den Schauplatz zu räumen! Die englische Flotte wurde geschlagen, zum erstenmal, seit das vereinigte Königreich Großbritannien besteht. Das konnte und durfte nicht sein. So setzte bald ein Lügenfeldzug ein, dessen sich — zu ihrer Ehre sei es angenommen — sicherlich heute schon jeder ehrliche englische Seemann schämt.

Wir hätten nicht „fair" gekämpft, hätten Unterseeboote, Giftbomben und Luftschiffe in den Kampf geführt. Den Engländern aber hätte Luftaufklärung nicht zur Verfügung gestanden, so daß sie, von dem Auslaufen der deutschen Schiffe nicht unterrichtet, ihnen nicht in voller Stärke entgegentreten konnten, um sie zu vernichten. Daher sei es auch gekommen, daß die englischen Kreuzer auf eine überlegene deutsche Flotte stießen.

Was immer auch der Feind sagen möge, bei der deutschen Flotte und im ganzen Reiche weiß man, daß man mit vollem Rechte darauf pochen darf, den Sieg vom 31. Mai und 1. Juni vor dem Skagerrak nicht dem Zufall, sondern nur der Tapferkeit und Tüchtigkeit jedes einzelnen, vom Admiral bis zum letzten Mann, zu verdanken.

Wie unhaltbar die Gründe sind, die zur Herabsetzung des deutschen Seesieges angeführt wurden, weiß jeder englische Teilnehmer an der Seeschlacht selbst. Das Wetter war so diesig und unsichtig, daß ein Zeppelin oder ein Flieger am 31. Mai gar nicht hätte aufklären können. Der englische Fachmann wird nur ein Lächeln für die Behauptung haben, die deutschen Unterseeboote hätten in den Kampf eingegriffen. Bei dem hageldichten Einschlagen der schweren Granaten, dem Manövrieren der Schiffe, den herumsausenden Torpedobooten war für U-Boot-Tätigkeit keine Gelegenheit. Und Gasbomben? Waren es etwa unsere Granaten, von deren Gift so manches unserer Schiffe nach der Schlacht eigentümlich grün gefärbte Bordwände aufwies?

Es wäre töricht, zu behaupten, daß die englische Flotte durch die Schlacht vor dem Skagerrak endgültig und entscheidend aufs Haupt geschlagen wurde. Die deutsche Marine weiß, daß sie es mit einem tapferen und zähen Gegner zu tun hat, dessen Mut und Schneid sie ehrlich anerkennt. Eines aber hat ihr jener Tag gebracht, wonach sie in zweiundzwanzig Monaten Tag für Tag und Stunde um Stunde vergeblich hoffte: den Beweis ihres eigenen Wertes! Jedermann hat bewiesen, daß er voll und ganz die Erwartungen erfüllte, die der oberste Kriegsherr und das ganze deutsche Volk auf ihn setzte, daß deutsches Material und deutsche Mannschaft vor keinem Vergleiche in der Welt zurückzuschrecken brauchen.

Siegreich flattert die deutsche Flagge über dem Meere. Die Geschütze sind klar, die Mannschaft auf Gefechtsstationen, bereit zu neuem Kampfe für deutsche Seegeltung, für Freiheit der Meere!

Der Nimbus der Unbesiegbarkeit ist der englischen Flotte durch die Seeschlacht vor dem Skagerrak genommen, wie auch mit ihr der Ruhm Trafalgars dahinging. Was bedeuten die Zahlen dieser Schlacht der am 31. Mai und 1. Juni geschlagenen gegenüber! Dort standen einige fünfzig Schiffe einander gegenüber, hier kämpften allein ebensoviel Großkampfschiffe ohne die älteren Linienschiffe, die Panzerkreuzer, Kleinen Kreuzer, Zerstörer und Torpedoboote.

Der Gesamttonnengehalt der an der Schlacht beteiligten englischen Flotte betrug rund 1 300 000 Tonnen, auf deutscher Seite standen dem etwa 675 000 Tonnen

gegenüber, also die Hälfte. Auf deutscher Seite war das größte Kaliber 30,5 Zentimeter, während die englischen Großkampfschiffe mit 34,3-Zentimeter- und 38-Zentimeter-Kanonen bestückt waren. Das Verhältnis von 2 : 1 verschiebt sich damit noch ganz wesentlich zugunsten der Engländer. Wiegt doch allein eine englische 38-Zentimeter-Granate 885 Kilogramm, eine 34,3-Zentimeter-Granate 635 Kilogramm; dem gegenüber steht das Gewicht der schwersten deutschen Granate mit 390 Kilogramm. Ein Vergleich des Gewichts der Breitseiten würde das Verhältnis auf annähernd 4 : 1 bringen.

So trug einmal die deutsche Waffenindustrie mit ihrem Material, den Kanonen und ihren Geschossen und den Torpedos den Sieg über den übermächtigen Gegner davon. Dazu kam der deutsche Schiffsbau, der mit seinem Panzer, dem inneren Bau der Schiffe, seinen Maschinen und Kesseln zum Erfolg beitrug und sich dem englischen weit überlegen zeigte. Eine glänzendere Rechtfertigung unserer Baupolitik seit den letzten großen Flottenvorlagen konnte es nicht geben. Es war Tirpitz' Geist, der in dieser Schlacht siegte.

Aber was hilft alles gute Material, wenn nicht der Geist der Besatzungen es belebt und bis zum äußersten auswertet! Dieser Geist, der sich in seiner Ruhe und Überlegenheit und doch auch in seinem Draufgängertum, dem Schneid seiner Angriffe auf unsern Schlachtschiffen, Kreuzern und Torpedobooten in der Führung und in der Ausführung der Befehle zeigte. Ihm haben wir in erster Linie den großen Erfolg zu danken.

Ratlos stand die englische Admiralität ihren gewaltigen Verlusten gegenüber. Die ersten Berichte Jellicoes wirkten geradezu niederschmetternd auf sie. Wie sollte man das dem englischen Volke bekanntgeben?

Inzwischen liefen die beschädigten Schiffe ein: aufgeregte Volksmengen sammelten sich in den Hafenplätzen und harrten teilweise vergebens der Rückkehr anderer Schiffe. Da ließ sich der für England so schwere Verlust nicht länger verheimlichen.

Empfang der Stadt Hamburg

Um die in der Schlacht erlittenen Schäden möglichst rasch auszubessern, wurden die Schiffe zur Überholung auf alle deutschen Werften verteilt.

Nach Hamburg gelangten die Linienschiffe „Großer Kurfürst", „Markgraf", dann der Schlachtkreuzer „Moltke" und der Kleine Kreuzer „Stettin".

Am dritten Tage nach dem Einlaufen der deutschen Kriegsschiffe flaggte die Stadt. Da der Kalender keinen Feiertag anzeigte, vermuteten wir, daß mit dieser Beflaggung unser Erscheinen in irgendeinem Zusammenhang stehen müßte. Und tatsächlich erhielten wir kurze Zeit darauf die offizielle Einladung des Hamburger Senats, wonach man uns, die man die „Skagerrak-Sieger" nannte, feierlich im Rathaus empfangen wollte.

Rasch wurden von sämtlichen Schiffen Abordnungen des Offizierkorps und der Mannschaften zusammengestellt, die sich an den St.-Pauli-Landungsbrücken sammelten. An der Spitze des Zuges, der etwa drei- bis vierhundert Mann betrug, fand eine Armeekapelle Aufstellung; und so ging es mit frischer Marschmusik durch die Stadt zum Rathaus. Schon an den Brücken riefen uns die Zuschauer ihre Hurras entgegen, und je mehr wir uns dem Innern der Stadt näherten, desto begeisterter und dichter wurde die Zuschauermenge.

Unser militärischer Zug wurde in dem Gedränge immer mehr in die Länge gezogen, weil die Hamburger Bürger ihre Begeisterung in handgreiflicher Form zum Ausdruck bringen mußten. Den braven Matrosen wurden nicht nur Blumen zugeworfen, sondern sie mußten sich auch mit ihnen schmücken, und sie zogen schließlich wie auf einer Kirmes nicht mehr in geordneten Kolonnen, sondern truppweise dem Ziel entgegen.

Die Fenster der Straßen, die wir passierten, waren dicht besetzt von jubelnden Menschen, die ebenfalls Blumen oder Papierschlangen warfen und in jeder Weise ihrer Begeisterung und ihrer Freude Ausdruck gaben. Wo waren die steifen und förmlichen Hamburger geblieben, denen man keinerlei Gefühlsausbrüche zutraute! Es war, als ob ein Taumel die Stadt erfaßt hatte und als ob gerade die Bevölkerung dieser Hansestadt tief innerlich erfaßte, daß durch die Seeschlacht vor dem Skagerrak die Möglichkeit gegeben war, den Engländer nicht nur weit von den Toren der deutschen Seehäfen zurückzudrängen, sondern auch erfolgreich den Seekrieg weiter vorzutreiben.

Etwa 100 m vor dem Rathausplatz hatte sich die Menschenmenge derartig angesammelt, daß die Schiffsbesatzungen sich nur einer hinter dem anderen hindurchwinden konnten. Die Schutzleute, die für die Absperrung zu sorgen hatten, waren völlig machtlos. Zweifellos bot dieser militärisch begonnene Aufmarsch am Schluß nicht mehr ein sehr soldatisches Bild, dafür aber hatten diese wenigen hundert Seeleute den Anlaß dazu gegeben, die

Bevölkerung Hamburgs aufzurütteln, sie mit neuem Vertrauen und mit neuer Hoffnung zu erfüllen.

Glücklich im Rathaus angelangt, umfing uns eine feierliche Atmosphäre. Die Herren Senatoren im Frack waren jetzt die Hausherren und boten ihren Gästen ein festliches Mahl. Es wurden Begrüßungsreden gehalten, während draußen auf dem Rathausplatz die begeisterte Menge vaterländische Lieder sang und in immer sich wiederholenden Rufen die Abordnungen der Kriegsschiffe zu sehen verlangte.

Bald darauf wurden die Balkontüren geöffnet, und das Offizierkorps, begleitet von den Würdenträgern der Stadt, grüßte die geduldig wartende Menge. Immer sich wiederholende Begeisterungsrufe und Gesänge sowie spontan gehaltene Reden aus der Masse zeigten, daß hier keine wohlvorbereitete und streng geleitete Versammlung abgehalten wurde, sondern daß urplötzlich aus dem Volke heraus die Begeisterung in diesen gewaltigen Formen sich kundtat.

Den Einzug und den Empfang in Hamburg wird keiner der Teilnehmer je vergessen.

Der Dank des Obersten Kriegsherrn

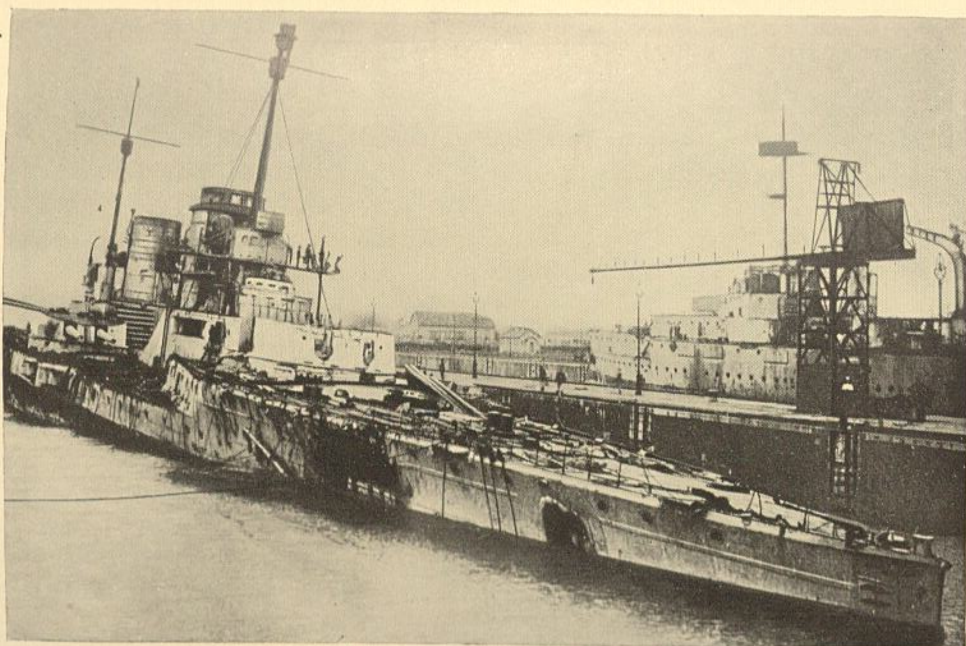
Der 5. Juni. An Land sind die Abordnungen sämtlicher Schiffe angetreten, die an der Seeschlacht vor dem Skagerrak teilgenommen haben.

Umgeben von seinem Stab steht an der Reling des Flottenflaggschiffes der Oberste Kriegsherr. Laut und vernehmlich, kernig und kraftvoll klingen die Worte, die er an seine Marine, die die deutsche Flagge in heißem Kampf hochwehen ließ, richtet:

„So oft Ich in den vergangenen Jahren Meine Marine in Wilhelmshaven besucht habe, jedesmal habe Ich Mich in tiefster Seele gefreut über den Anblick der sich entwickelnden Flotte, des sich erweiternden Hafens. Mit Wohlgefallen ruhte Mein Auge auf der jungen Mannschaft, die im Exerzierschuppen aufgestellt war, bereit, den Fahneneid zu leisten. Viele Tausende von euch haben dem Obersten Kriegsherrn ins Auge geschaut, als sie den Eid leisteten. Er hat euch aufmerksam gemacht auf eure Pflicht, auf eure Aufgabe. Vor allen Dingen darauf, daß die deutsche Flotte, wenn es einmal zum Krieg kommen sollte, gegen eine gewaltige Übermacht zu kämpfen haben würde. Dieses Bewußtsein ist in der Flotte zur Tradition geworden, ebenso wie es im Heere gewesen ist schon von Friedrichs des Großen Zeiten an: Preußen wie Deutschland sind stets umgeben gewesen

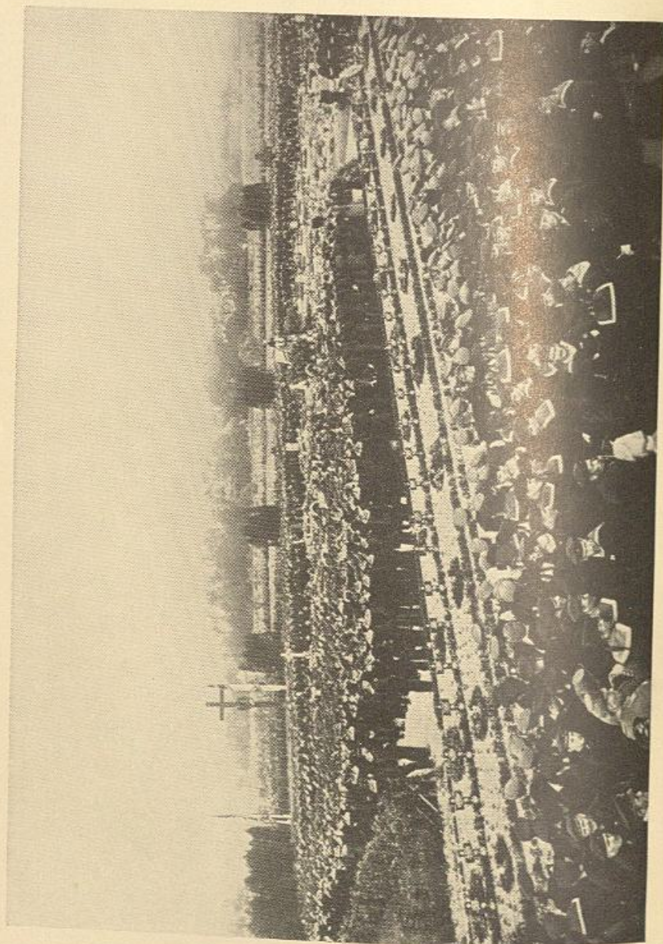
von übermächtigen Feinden. Darum hat sich unser Volk zu einem Block zusammenschweißen lassen müssen, der unendliche Kräfte in sich aufgespeichert hat, bereit, sie loszulassen, wenn Not an den Mann käme. Aber so gehobenen Herzens wie am heutigen Tage habe Ich noch nie eine Fahrt zu euch gemacht. Jahrzehntelang hat sich die Mannschaft der deutschen Flotte aus allen deutschen Gauen zusammengesetzt und zusammengeschweißt in mühevoller Friedensarbeit — immer mit dem einen Gedanken: Wenn es losgeht, dann wollen wir zeigen, was wir können! Und es kam das große Jahr des Krieges. Neidische Feinde überfielen unser Vaterland. Heer und Flotte waren bereit. Aber für die Flotte kam nur eine schwere Zeit der Entsagung. Während das Heer in heißen Kämpfen gegen übermächtige Feinde allmählich die Gegner niederringen konnte, einen nach dem andern — wartete und harrte die Flotte vergeblich auf den Kampf. Die vielfachen einzelnen Taten, die ihr beschieden waren, sprachen deutlich von dem Heldengeist, der sie beseelte. Aber so, wie sie es ersehnte, konnte sie sich doch nicht betätigen. Monate um Monate verstrichen, große Erfolge auf dem Lande wurden errungen, und noch immer hatte die Stunde für die Flotte nicht geschlagen. Vergebens wurde ein Vorschlag nach dem andern gemacht, wie man es anfangen könne, den Gegner herauszubringen. Da endlich kam der Tag. Eine gewaltige Flotte des meerbeherrschenden Albion, das seit Trafalgar hundert Jahre lang über die ganze Welt den Bann der Seetyrannei gelegt hatte, den Nimbus trug der Unüberwindbarkeit —

da kam sie heraus. Ihr Admiral war wie kaum ein anderer ein begeisterter Verehrer der deutschen Flotte gewesen. Ein tapferer Führer an der Spitze einer Flotte, die über ein vorzügliches Material und tapfere alte Seeleute verfügte — so kam die übermächtige englische Armada heran, und die unsere stellte sie zum Kampf. Und was geschah? Die englische Flotte wurde geschlagen! Der erste gewaltige Hammerschlag ist getan, der Nimbus der englischen Weltherrschaft geschwunden. Wie ein elektrischer Funke ist die Nachricht durch die Welt geeilt und hat überall, wo deutsche Herzen schlagen, und auch in den Reihen unserer tapferen Verbündeten beispiellosen Jubel ausgelöst. Das ist der Erfolg der Schlacht in der Nordsee. Ein neues Kapitel der Weltgeschichte ist von euch aufgeschlagen. Die deutsche Flotte ist imstande gewesen, die übermächtige englische Flotte zu schlagen. Der Herr der Heerscharen hat eure Arme gestählt, hat euch die Augen klar gehalten. Aber Ich stehe heute hier als euer Oberster Kriegsherr, um tiefbewegten Herzens euch Meinen Dank auszusprechen. Ich stehe hier als Vertreter und im Namen des Vaterlandes, um euch seinen Dank, und im Auftrage und im Namen Meines Heeres, um euch den Gruß der Schwesterwaffe zu überbringen. Jeder von euch hat seine Pflicht getan, am Geschütz, am Kessel, in der Funkenbude. Jeder hatte nur das große Ganze im Auge, niemand dachte an sich, nur ein Gedanke beseelte die ganze Flotte: Es muß gelingen; der Feind muß geschlagen werden. So spreche Ich den Führern, dem Offizierkorps und den Mannschaften vollste Anerkennung und Dank aus. Gerade in diesen Tagen, wo der Feind vor Verdun anfängt langsam zusammenzubrechen und wo unsere Verbündeten die Italiener von Berg zu Berg verjagt haben und immer noch weiter zurückwerfen, habt ihr diese herrliche große Tat vollbracht. Auf alles war die Welt gefaßt, auf einen Sieg der deutschen Flotte über die englische nie und nimmermehr. Der Anfang ist gemacht. Dem Feind wird der Schreck in die Glieder fahren! Kinder! Was ihr getan habt, das habt ihr getan für unser Vaterland, damit es in alle Zukunft auf allen Meeren freie Bahn habe für seine Arbeit und seine Tatkraft. So ruft denn mit Mir aus: ‚Unser teures, geliebtes, herrliches Vaterland — hurra, hurra, hurra!'“



↑ Treffer

Nach der Skagerrakschlacht: S. M. S. „Seydlitz" in der Wilhelmshavener Schleuse



Gedenkfeier für die in der Skagerrakschlacht gefallenen Kameraden auf dem Ehrenfriedhof in Wilhelmshaven

Bericht des deutschen Flottenchefs Vizeadmiral Scheer

Kommando
der Hochseestreitkräfte den 4. Juli 1916

Euerer Kaiserlichen und Königlichen Majestät melde ich über die Unternehmung am 31. Mai und 1. Juni und über die Seeschlacht vor dem Skagerrak alleruntertänigst das Folgende.

A. Die mit der Unternehmung verbundene Absicht.

Die Unternehmung gegen Lowestoft am 23. und 24. April d. Js. hatte im Sinne unseres Operationsplanes gewirkt.

Der Gegner hatte die Herausforderung als solche empfunden und war offenbar nicht gesonnen, einen zweiten ähnlichen Schlag ohne Gegenwehr hinzunehmen. Er begann sich zu regen. Man hörte von Umgruppierungen seiner Seestreitkräfte auf die verschiedenen Stützpunkte der Ostküste und von wiederholten Aufmärschen beträchtlicher Flottenteile in der nördlichen Nordsee.

Erklärung der im Bericht vorkommenden Abkürzungen:
B. d. A. = Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte
A. Gr. = Aufklärungsgruppe
F. d. T. = Führer der Torpedoboote
T-Flottille = Torpedobootsflottille
M. A. = Mittelartillerie

Diese unseren Absichten entsprechende Lage wollte ich nach Fertigstellung „Seydlitz“ durch einen erneuten Vorstoß der gesamten Flotte ausnutzen.

Die vorläufige Aufgabe des U-Boots-Handelskrieges gestattete die Mitwirkung aller fahrbereiten U-Boote.

Ich entsandte daher Mitte Mai alle U-Boote zu einer Streife durch die nördliche Nordsee und ließ sie vom 23. Mai ab Angriffsstellungen vor den Hauptstützpunkten des Feindes — Humber, Firth of Forth, Moray Firth und Scapa Flow — beziehen, um alsdann durch einen Vorstoß unserer Flotte den Gegner zum Auslaufen und unter günstigen Bedingungen zum Kampf zu nötigen.

Auf diese Weise war Aussicht vorhanden, die U-Boote zum Angriff zu bringen; gleichzeitig konnten sie wertvolle Aufklärungsdienste leisten.

Für den Vorstoß wurden zwei Unternehmungen vorbereitet: Die eine in nordwestlicher Richtung gegen die englische Küste, die andere nach Norden in das Skagerrak hinein.

Für den Vorstoß nach Nordwesten war weitgehende Luftschiffaufklärung unerläßlich, da er in ein Seegebiet führte, in dem wir uns gegen unseren Willen nicht zur Schlacht stellen lassen durften.

Bei der Unternehmung nach Norden, für die die jütische Küste im Osten eine gewisse Deckung gegen feindliche Überraschungen bot, war, zumal in Anbetracht der großen Entfernungen von den feindlichen Stützpunkten, diese Gefahr geringer. Luftschiffaufklärung

war zwar auch hierfür erwünscht, aber nicht unbedingt notwendig.

Der Vorstoß nach Nordwesten erschien als der wirkungsvollere; er wurde deshalb zunächst in Aussicht genommen: Dementsprechend wurden alle Luftschiffe vom 23. Mai ab für die Unternehmung bereitgehalten.

Leider war das Wetter dem Vorhaben abhold. Die Flotte wartete vom 23. bis 30. Mai vergeblich auf einen für die Luftaufklärung geeigneten Tag.

Als auch am 30. Mai eine Änderung der Wetterlage nicht abzusehen war, beschloß ich, da die U-Boote nicht länger in Angriffsstellung gelassen werden konnten, die Operation nach Nordwesten aufzugeben und das nach Norden gerichtete Unternehmen gegebenenfalls ohne Luftschiffaufklärung auszuführen.

B. Die Anlage der Unternehmung

Der B. d. A., Vizeadmiral Hipper, erhielt Befehl, mit der I. und II. A. Gr., dem II. F. d. T. auf „Regensburg“ und der II., VI. und IX. T-Flottille am 31. Mai 4 Uhr morgens die Jade zu verlassen und aus Sicht von Hornsriff und der dänischen Küste nach dem Skagerrak vorzustoßen, sich noch vor Dunkelwerden an der norwegischen Küste zu zeigen, damit die Engländer Kunde von dem Unternehmen erhielten, und während des Spätnachmittags und der folgenden Nacht vor und in dem Skagerrak Kreuzer- und Handelskrieg zu führen.

Das Gros, bestehend aus dem I., II. und III. Geschwader, IV. Aufklärungsgruppe, I. F. d. T. auf „Rostock" und dem Rest der T-Flottillen, sollte 4,30 Uhr vormittags folgen, die Aufklärungsstreitkräfte während der Unternehmung decken und am Morgen des 1. Juni aufnehmen.

Die ausliegenden U-Boote erhielten Funkspruch, daß am 31. Mai und 1. Juni mit dem Auslaufen feindlicher Streitkräfte zu rechnen sei.

Das Marinekorps übernahm es bereitwilligst, in gleicher Weise die englischen Ausfallhäfen an den Hoofden zu blockieren.

C. Der Verlauf der Unternehmung

1. Bis zum Zusammentreffen mit dem Feind

Der von den Minensuchformationen westlich der Amrumbank durch die feindlichen Minenfelder gebahnte Weg führte die Hochseestreitkräfte sicher in die freie See.

Luftschiffaufklärung war zunächst der Wetterlage wegen nicht möglich.

7,37 Uhr vormittags meldete „U 32" etwa 70 sm östlich des Firth of Forth 2 Großkampfschiffe, 2 Kreuzer und mehrere Torpedoboote mit südöstlichem Kurs.

8,30 Uhr nachmittags teilte die F. T.-Entzifferungsstelle Neumünster mit, daß 2 große Kriegsschiffe oder Verbände mit Zerstörern aus Scapa Flow ausgelaufen seien.

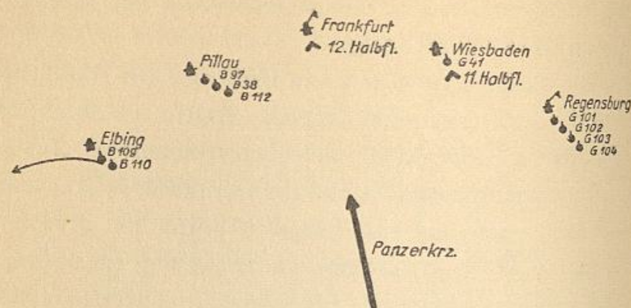
8,48 Uhr vormittags meldete „U 66", daß es etwa 60 sm östlich Kinnaird Head 8 feindliche Großkampfschiffe, kleine Kreuzer und Torpedoboote mit nordöstlichem Kurs gesichtet habe.

Die Meldungen gaben kein Bild von den Absichten des Feindes. Die verschiedenartige Stärke der einzelnen Flottenteile und ihre auseinanderführenden Kurse ließen einstweilen weder auf ein operatives Zusammenarbeiten, noch auf ein Vorgehen gegen die Deutsche Bucht, noch auf irgendwelche Beziehung zu unserer Unternehmung schließen. Die Nachrichten änderten somit nichts an dem befohlenen Vorhaben, nährten lediglich die Hoffnung, daß es uns gelingen möchte, einen Teil der feindlichen Flotte zum Kampf zu stellen.

Zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags stiegen nacheinander L 9, L 16, L 21, L 23 und L 14 zur Fernaufklärung im Sektor Nord bis West von Helgoland auf. Zur Mitwirkung bei der sich bald darauf entwickelnden Schlacht sind sie nicht gekommen, haben auch nichts vom eigenen Gros und vom Feinde gesehen und nichts von der Schlacht gehört, obgleich L 14 nach seinem Besteck 10 Uhr abends über dem Schlachtfeld gestanden hat.

4,28 Uhr nachmittags meldete das Führerboot der IV. T-Halbflottille, das von „Elbing" dem westlichen Flügelkreuzer der Marschsicherung des B. d. A. zur Untersuchung eines Dampfers entsandt war, etwa 90 sm westlich Bovbjerg einzelne feindliche Streitkräfte.

Skizze 1: Marschsicherung des B. d. A.



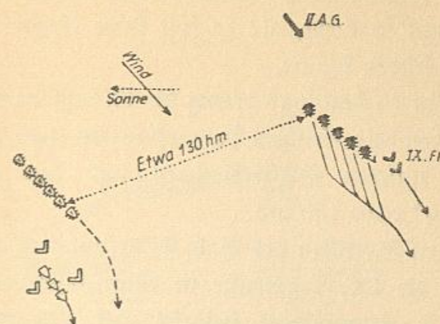
Der Feind, 8 Kleine Kreuzer der „Caroline"-Klasse, bog, als er unserer Streitkräfte ansichtig wurde, sofort nach Norden ab. Die Kreuzer nahmen die Verfolgung auf.

Hierbei sichtete der B. d. A. 5,20 Uhr nachmittags in westlicher Richtung zwei Kolonnen großer Schiffe mit östlichem Kurs, wie sich bald herausstellte: 6 Schlachtkreuzer — 3 „Lions", 1 „Tiger", 2 „Indefatigables" — und leichte Streitkräfte.

Der B. d. A. rief die nördlich von ihm jagende II. A. Gr. zurück und ging zum Angriff vor.

Der Feind entwickelte nach Süden zur Gefechtslinie; der B. d. A. folgte der Bewegung, die außerordentlich willkommen war, da sie die Möglichkeit bot, den Feind auf das eigene Gros zu ziehen, staffelte auf wirkungsvolle Schußentfernung heran und eröffnete 5,49 Uhr nachmittags auf etwa 130 hm das Feuer.

Skizze 2: Gefechtsbild 5,49 Uhr nachmittags



2. Der erste Gefechtsabschnitt:
Das Kreuzergefecht

Das Gefecht wurde auf südöstlichen Kursen geführt.

Der B. d. A. hielt den Feind auf wirkungsvoller Entfernung. Die Batterien lagen gut am Ziel. Auf allen feindlichen Schiffen wurden Treffer beobachtet.

Bereits 6,13 Uhr nachmittags sank der in der Linie an letzter Stelle stehende Panzerkreuzer („Indefatigable") im Feuer von „von der Tann" unter gewaltiger Detonationserscheinung.

Feuerüberlegenheit und taktischer Stellungsvorteil waren entschieden auf unserer Seite, bis 6,19 Uhr nachmittags aus nordwestlicher Richtung ein neuer Verband von 4 oder 5 Schiffen der „Queen Elizabeth"-Klasse mit beträchtlichem Geschwindigkeitsüberschuß auflief und auf etwa 200 hm beginnend in das Gefecht eingriff.

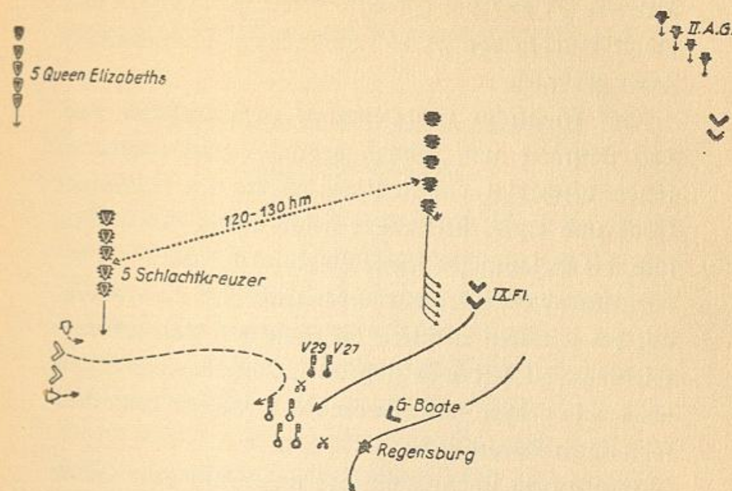
Hierdurch wurde die Lage unserer Kreuzer kritisch. Der neue Gegner schoß bemerkenswert schnell und gut, letzteres um so mehr, als er fast keine Gegenwirkung fand und finden konnte.

6,26 Uhr nachmittags betrug die Gefechtsentfernung zwischen den beiderseitigen Panzerkreuzern etwa 120 hm, zwischen unseren Panzerkreuzern und den „Queen Elizabeths" etwa 180 hm.

Von den Flottillen des B. d. A. befand sich zu dieser Zeit nur die IX. T-Flottille in Angriffsstellung. Der II. F. d. T. Kommodore Heinrich auf „Regensburg" und einige Boote der II. T-Flottille standen, mit äußerster Kraft aufdampfend, etwa querab von der Spitze des B. d. A.; die Kreuzer der II. A. Gr. mit dem Rest der T-Flottillen waren von den „Queen Elizabeths" zum Ausholen nach Osten gezwungen und hatten deshalb trotz äußerster Beanspruchung der Maschinen ihren Posten an der Spitze der Panzerkreuzer noch nicht erreichen können.

Der II. F. d. T. befahl, der Lage entsprechend, der IX. T-Flottille, deren Chef, Korvettenkapitän Goehle, bereits aus eigener Entschließung zum Angriff ansetzte, zur Entlastung der Panzerkreuzer vorzugehen.

Skizze 3: Gefechtsbild 6,26 Uhr nachmittags



Die IX. T-Flottille lief gegen 6,30 Uhr nachmittags in schwerem feindlichen Feuer zum Angriff an. Es fielen 12 Torpedoschüsse auf die feindliche Linie auf Entfernungen von 95 bis 80 hm. Den Angriff näher an den Feind heranzutragen war unmöglich, da gleichzeitig mit der IX. T-Flotille 15 bis 20 englische Zerstörer, gedeckt durch Kleine Kreuzer, zum Gegenangriff und zur Abwehr unserer Torpedoboote anliefen. Es kam zum Torpedobootskampf auf nächste Entfernung (1000 bis 1500 m). „Regensburg" mit den bei ihr befindlichen Booten der II. T-Flottille, und die M. A. der Panzerkreuzer griffen in den Kampf ein. Der Feind drehte nach etwa 10 Minuten ab.

Auf unserer Seite sanken infolge Treffer schweren Kalibers „V 27" und „V 29". Die Besatzungen beider Boote wurden von „V 26" und „S 35" im feindlichen Feuer geborgen.

Auf feindlicher Seite wurden zwei, vielleicht auch drei Zerstörer zum Sinken gebracht, zwei weitere so schwer beschädigt, daß sie liegen blieben und später dem Gros zum Opfer fielen. Der Feind machte keinen Versuch, die Besatzungen seiner Boote zu bergen.

Während des Torpedobootsangriffs hielt die I. A. Gr. mit der schweren Artillerie die englischen Panzerkreuzer wirkungsvoll fest und staffelte gleichzeitig mit Erfolg vor den in großer Zahl von der IX. T-Flottille bemerkten feindlichen Torpedos ab.

Gegen 6,30 Uhr nachmittags wurde auf dem dritten feindlichen Panzerkreuzer („Queen Mary") eine gewaltige Detonation beobachtet. Als die Sprengwolke in sich zusammensank, war der Kreuzer verschwunden. Ob die Vernichtung durch die Artillerie oder einen Torpedo der Panzerkreuzer oder einen Torpedo der IX. T-Flottille erfolgte, muß dahingestellt bleiben, wahrscheinlich ist sie das Werk der Artillerie.

Auf jeden Fall hatte der Angriff der IX. T-Flottille den Erfolg, daß das Feuer des Feindes zeitweilig aussetzte. Dieses benutzte der B. d. A. dazu, die Panzerkreuzer durch Schwenkung auf nordwestlichen Kurs zu führen und sich so die Führung an der Spitze der Kreuzer in dem neuen Gefechtsabschnitt zu sichern. Unmittelbar nach dem Torpedobootsangriff war nämlich

das deutsche Gros auf dem Kampfplatz erschienen, gerade rechtzeitig, um den Aufklärungsstreitkräften im Kampfe gegen erhebliche Übermacht Hilfe bringen zu können.

3. Der zweite Gefechtsabschnitt: Die Verfolgung

Das Gros in K 312 Flottenflaggschiff an der Spitze des I. Geschwaders auf Nordkurs mit 14 sm Fahrt marschierend — Schiffsabstand 7 hm, Geschwaderabstand 35 hm, die Torpedoboote als U-Boots-Sicherung um die Geschwader, die kleinen Kreuzer als Marschsicherung um das Gros verteilt — erhielt 4,28 Uhr nachmittags etwa 50 sm westlich Lyngvig die erste Nachricht über das Sichten feindlicher leichter Streitkräfte und 5,35 Uhr die erste Meldung, daß starke Streitkräfte gesichtet seien. Der Abstand zwischen B. d. A. und dem Gros betrug zu dieser Zeit etwa 50 sm.

Auf die Meldung hin wurde zur Gefechtslinie K 3 1 2 aufgeschlossen und „Klar Schiff zum Gefecht" befohlen.

Die 5,45 Uhr nachmittags eingehende Meldung des B. d. A., daß er auf südöstlichem Kurs im Gefecht mit 6 feindlichen Panzerkreuzern stünde, zeigte, daß es gelungen war, einen Teil des Feindes zu stellen und kämpfend auf unser Gros zu ziehen.

Aufgabe des Gros war es nunmehr, den materiell schwächeren Panzerkreuzern so schnell wie möglich Entlastung zu bringen und, wenn möglich, dem Gegner einen voreiligen Rückzug zu verlegen. Ich ging deshalb

6,05 Uhr auf Kurs Nordwest und 15 sm Fahrt und eine Viertelstunde später auf Kurs West, um den Feind zwischen zwei Feuer zu bringen.

Während das Gros noch in der Kursänderung war, meldete die II. Aufklärungsgruppe das Eingreifen eines englischen Linienschiffsverbandes von 5 Schiffen.

Die Lage der I. A. Gr., die nunmehr 6 Panzerkreuzern und 5 Linienschiffen gegenüberstand, konnte kritisch werden. Es kam folglich alles darauf an, so bald wie möglich die Vereinigung mit ihr herzustellen. Ich schwenkte deshalb auf Nordkurs zurück.

6,32 Uhr nachmittags kamen die kämpfenden Linien in Sicht.

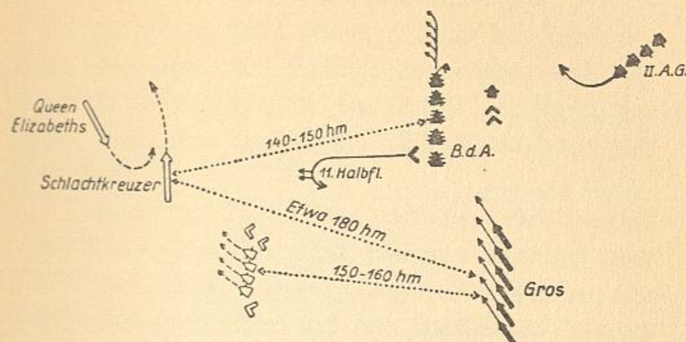
6,45 Uhr nachmittags konnten das III. und I. Geschwader Feuer eröffnen, während der B. d. A. mit den ihm zugeteilten Streitkräften sich an die Spitze des Gros stellte.

Die leichten feindlichen Streitkräfte drehten sofort nach Westen und, sobald sie außer Schußbereich waren, nach Norden ab. Es ist fraglich, ob das Feuer unserer Linienschiffe ihnen in der kurzen Zeit der Beschießung Abbruch getan hat.

Die englischen Panzerkreuzer schwenkten auf Nordwestkurs. Die „Queen Elizabeths“ folgten in ihrem Kielwasser und übernahmen damit die Deckung der hart mitgenommenen Kreuzer.

Während beide Verbände sich aneinander vorüberzogen, griff 6,49 Uhr nachm. der Chef der VI. T-Flottille, Korvettenkapitän Schultz (Max), mit der XI. T-Halb-

Skizze 4: Gefechtsbild 6,55 Uhr nachmittags



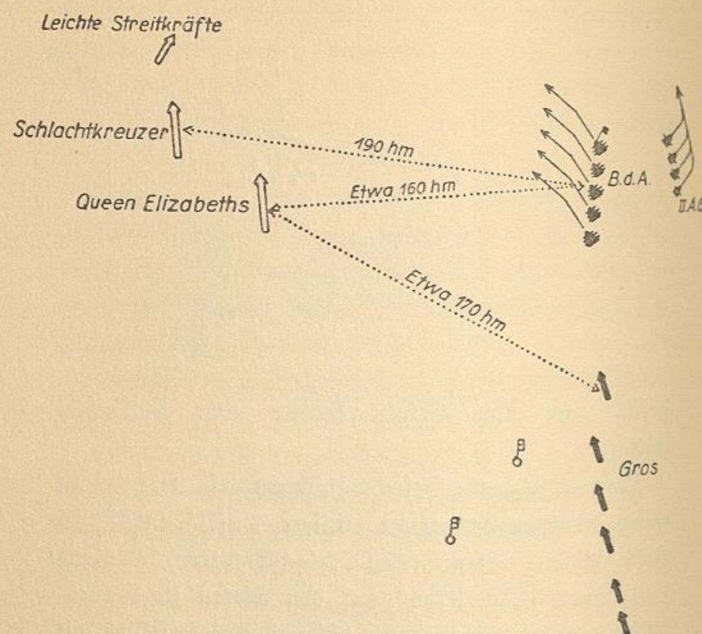
flottille an. Der Erfolg konnte nicht beobachtet werden.

Der nun folgende Gefechtsabschnitt gestaltete sich zu einem Verfolgungsgefecht. Unsere Aufklärungsstreitkräfte suchten den feindlichen Schlachtkreuzern, das Gros den „Queen Elizabeths“ auf den Fersen zu bleiben. Hierzu wurde divisionsweise bis auf Nordwestkurs mit höchster Fahrt auf den Feind zugestaffelt. Den feindlichen Panzerkreuzern gelang es trotzdem, bald nach 7 Uhr sich dem Feuer der I. A. Gr. zu entziehen.

Auch die „Queen Elizabeths“ gewannen derart an vorlicher Stellung, daß sie nur noch von den Schiffen der I. A. Gr. und der V. Division unter Feuer gehalten werden konnten.

Die Hoffnung, daß eins der gejagten Schiffe lahmgeschossen dem Gros zum Opfer fallen würde, erfüllte sich nicht, obgleich gute Feuerwirkung erzielt und 7,30 Uhr

Skizze 5: Gefechtsbild 7,15 Uhr nachmittags



nachmittags einwandfrei beobachtet wurde, daß ein Schiff der „Queen Elizabeth"-Klasse nach mehreren Treffern abdrehte und sich mit geringer Fahrt und starker Schlagseite nach Feuerlee aus dem Gefecht zog. Das Sinken des Schiffes ist nicht beobachtet.

Den Schiffen des Gros war es einstweilen nur beschieden, 2 moderne Zerstörer („Nestor" und „Nomad"), die beim Angriff der IX. T-Flottille lahm geschossen waren und überholt wurden, zu versenken. Die Besatzungen wurden zu Gefangenen gemacht.

Als 7,20 Uhr nachmittags auch das Feuer der I. A. Gr. und der Schiffe der V. Division schwächer zu werden schien, stand die Flottenführung unter dem Eindruck, daß dem Feind das Entkommen gelinge, und gab deshalb an den B. d. A. den Befehl und damit für alle Streitkräfte die Parole: „Die Verfolgung aufnehmen".

Das anfangs klare Wetter war inzwischen weniger sichtig geworden. Der Wind war von Nordwest über West nach Südwest herumgegangen. Der Pulver- und Schornsteinrauch klebte auf dem Wasser und benahm von Norden bis Osten jede Aussicht. Die eigenen Aufklärungsstreitkräfte waren nur für Augenblicke auszumachen.

Tatsächlich war der B. d. A., als er den Befehl zur Verfolgung erhielt, von den feindlichen Schlachtkreuzern und leichten Streitkräften bereits überflügelt und ihrem Drucke nachgebend gezwungen, nach Norden abzubiegen. Die Meldung, die er herüber machen wollte, konnte er nicht abgeben, da kurz vorher die Haupt- und Reserve-F. T.-Station seines Flaggschiffes („Lützow") infolge eines schweren Treffers ausgefallen war.

Das Nachlassen des Feuers an der Spitze war nur darauf zurückzuführen, daß die Entfernungsmeß- und Beobachtungsmöglichkeit gegen die untergehende Sonne immer schwieriger und schließlich so gut wie unmöglich geworden war.

Als daher 7,40 Uhr nachmittags, in richtiger Erkenntnis der Lage, feindliche leichte Streitkräfte zum

Torpedoangriff gegen unsere Panzerkreuzer ansetzten, blieb dem B. d. A. nichts anderes übrig, als abzustaffeln und schließlich den Verband nach Südwesten herum zu werfen, um wieder engeren Anschluß an das Gros zu suchen, weil eine wirksame Erwiderung des feindlichen Feuers unmöglich war.

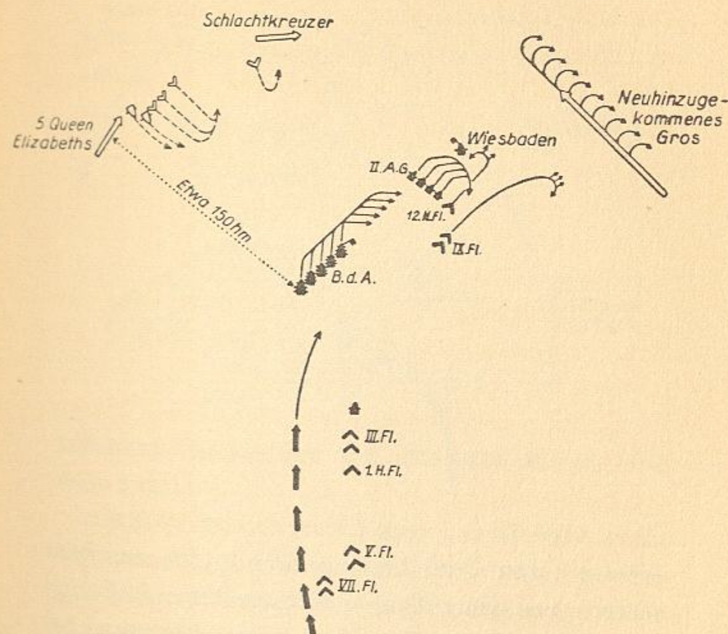
4. Der dritte Gefechtsabschnitt: Die Schlacht

Etwa gleichzeitig begann auch die Spitze des Gros, dem Drucke von vorn nachgebend, in östlicher Richtung abzubiegen.

7,48 Uhr nachmittags wurde deshalb mit Signalbefehl „Führung vorn" zur Linie eingeschwenkt und vorübergehend Fahrt auf 15 sm verringert, um den bis dahin mit äußerster Kraft vorgetriebenen Divisionen die Möglichkeit zu geben, den gelockerten Zusammenhalt wiederherzustellen.

Während dieser Vorgänge beim Gros war die II. A. Gr. unter Kontreadmiral Boedicker im Kampf mit einem kleinen Kreuzer der „Calliope"-Klasse, der in Brand geschossen wurde, kurz vor 8 Uhr nachmittags auf mehrere kleine Kreuzer der Städte-Klasse und mehrere Linienschiffe, darunter „Agincourt", gestoßen. Die ganze Stärke des Feindes war in dem Dunst, der auf dem Wasser lagerte, nicht auszumachen. Die Gruppe erhielt sofort schweres Feuer, erwiderte das Feuer, schoß Torpedos und drehte in Richtung auf das eigene Gros

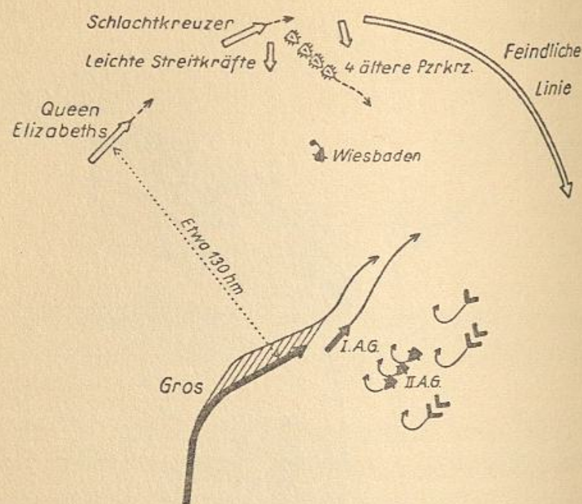
Skizze 6: Gefechtsbild 7,48—8 Uhr nachmittags



ab. Ein Erfolg konnte nicht beobachtet werden, da zum Schutz der Kreuzer sofort Nebel entwickelt werden mußte. Trotz des Nebels erhielten „Wiesbaden" und „Pillau" schwere Treffer. „Wiesbaden", Kommandant Kapitän zur See Reiß, blieb bewegungsunfähig im feindlichen Feuer liegen.

Der Chef der XII. T-Halbflottille und der Chef der IX. T-Flottille, die hinter den Kreuzern gestanden hatten,

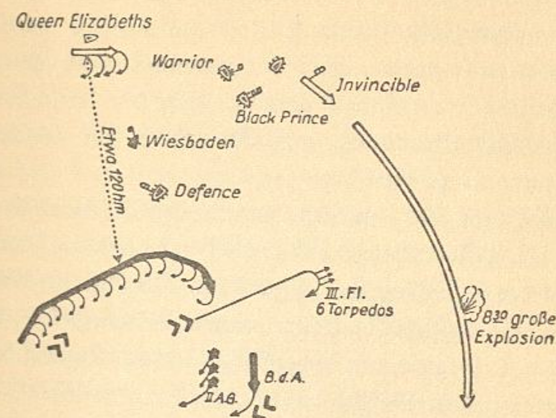
Skizze 7: Gefechtsbild 8,16 Uhr nachmittags



erkannten den Ernst der Lage und griffen an. Beide wurden von einer Linie zahlreicher Linienschiffe mit Nordwestkurs unter Feuer genommen und trugen ihre Torpedos (je 6) bis auf 60 hm an den Feind heran. Auch hier war eine Beobachtung des Erfolges nicht möglich, da dichte Rauchschwaden den Feind sofort nach dem Abdrehen der Sicht entzogen. Beide glauben aber einen solchen für sich in Anspruch nehmen zu dürfen, da sie unter günstigen Bedingungen angegriffen haben.

Zu dieser Zeit etwa muß sich die Vereinigung des englischen Gros unter Admiral Jellicoe mit den bisher

Skizze 8: Gefechtsbild 8,35 Uhr nachmittags



verfolgten Streitkräften des Admirals Beatty vollzogen haben.

Als Folge entwickelten sich etwa 8,10 Uhr bis 8,35 Uhr nachmittags an der Spitze des Gros um die havarierte „Wiesbaden" schwere Kämpfe, in denen auch die Schiffstorpedowaffe zur Geltung kam.

Aus nord-nord-westlicher Richtung griffen die „Queen Elizabeths" und vielleicht auch die Schlachtkreuzer Beattys (nach Gefangenenaussagen scheint es allerdings, als ob sie nach 7 Uhr abends nicht mehr am Kampfe teilgenommen haben), von Norden her ein neuer Verband von Panzerkreuzern (3 „Invincibles" und 4 „Warriors") nebst Kleinen Kreuzern und Zerstörern und von Nordosten bis Osten die Linienschiffsgeschwader des feindlichen Gros an. (Skizze 7.)

Vornehmlich die I. Aufklärungsgruppe und die Spitzenschiffe des III. Geschwaders hatten den Angriff abzuwehren. In seinem Verlauf wurden die Panzerkreuzer zu so hartem Abdrehen gezwungen, daß ich mich 8,35 Uhr nachmittags genötigt sah, die Linie durch Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord auf Westkurs umzulegen. (Skizze 8.)

Während des Umlegens der Linie griffen zwei Boote der III. T-Flottille („G 88“ und „V 73“) und das Führerboot der I. T-Flottille („S 32“) an. Der Rest der Boote der III. T-Flottille hatte, einem Rückrufbefehl des I. F. d. T. folgend, den Angriff abgebrochen. Den I. F. d. T. hatte zu dem Befehl das Nachlassen des feindlichen Feuers und damit die Überzeugung veranlaßt, daß der Feind abgedreht sei und daß die Flottille, die bei der weiteren Entwicklung der Schlacht notwendig gebraucht werden würde, ins Leere stieße. Die Boote der übrigen Flottillen waren infolge der Stauchung der Spitze nicht imstande anzugreifen. Ein Teil (IX. und VI. T-Flottille) kehrte gerade von dem 8-Uhr-Angriff zurück.

Unmittelbar nach dem Umlegen der Linie verstummte das feindliche Feuer vorübergehend, zum Teil, weil der von den Torpedobooten zum Schutze der Linie, insbesondere der Panzerkreuzer, entwickelte Rauch dem Gegner die Sicht benahm, hauptsächlich aber wohl wegen der empfindlichen Verluste, die der Feind erlitten hatte.

An sicheren Verlusten (gesunken) wurden beobachtet: Ein Schiff der „Queen Elizabeth“-Klasse (Namen un-

bekannt), ein Schlachtkreuzer („Invincible“), zwei Panzerkreuzer („Blackprince“ und „Defence“), ein Kleiner Kreuzer und zwei Zerstörer (einer davon gezeichnet 04.).

Schwer beschädigt, zum Teil in Brand geschossen, wurden: Ein Panzerkreuzer („Warrior“, später gesunken), drei Kleine Kreuzer, drei Zerstörer.

Auf unserer Seite war nur „V 48“ gesunken, „Wiesbaden“ manövrierunfähig und „Lützow“ so schwer beschädigt, daß der B. d. A. sich gezwungen sah, das Schiff etwa 9 Uhr abends im feindlichen Feuer zu verlassen und auf „Moltke“ umzusteigen.

Die Führung der I. A. Gr. ging damit bis 11 Uhr abends auf den Kommandanten „Derfflinger“ (Kapitän zur See Hartog) über.

Auch die übrigen Panzerkreuzer und die Spitzenschiffe des III. Geschwaders hatten gelitten, hielten aber ihren Platz in der Linie.

Nachdem der Feind das Feuer gegen unsere West steuernde Linie hatte abbrechen müssen, warf er sich auf die bereits schwer beschädigte „Wiesbaden“. Das Schiff wehrte sich, wie deutlich zu beobachten war, tapfer gegen die erdrückende Übermacht.

Den Nachtmarsch anzutreten war es noch zu früh. Der Feind hätte uns noch vor dem Dunkelwerden nach seinem Willen stellen, die Freiheit des Entschlusses nehmen und schließlich den Rückweg in die Deutsche Bucht verlegen können.

Dem vorzubeugen, gab es nur ein Mittel: dem Gegner

durch einen nochmaligen rücksichtslosen Vorstoß einen zweiten Schlag zu versetzen und die Torpedoboote mit Gewalt zum Angriff zu bringen.

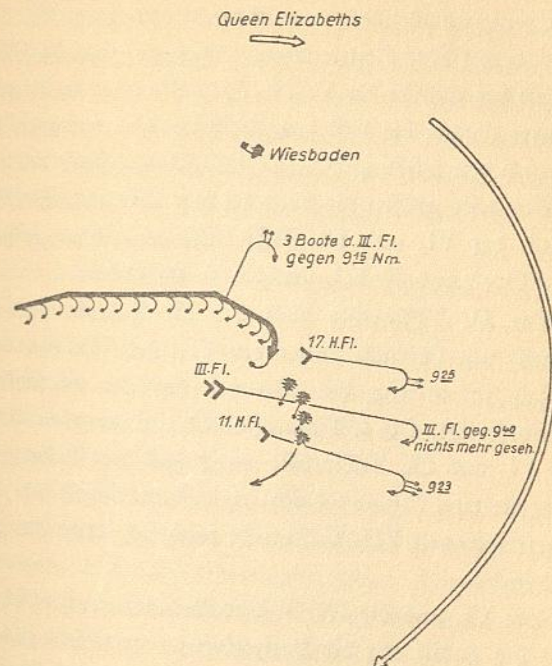
Das Manöver mußte den Feind überraschen, seine Pläne für den Rest des Tages über den Haufen werfen und, wenn der Stoß wuchtig ausfiel, das Loslösen für die Nacht erleichtern. Daneben gewährte es die Möglichkeit, einen letzten Versuch zu machen, der schwer bedrängten „Wiesbaden" Hilfe zu bringen und wenigstens die Besatzung zu bergen.

Dementsprechend wurde 8,55 Uhr nachmittags die Linie abermals nach Steuerbord auf Ostkurs herumgeworfen, den Panzerkreuzern befohlen, unter vollem Einsatz auf die Spitze des Feindes zu operieren, allen T-Flottillen Befehl zum Angriff gegeben und dem I. F. d. T. Kommodore Michelsen Weisung erteilt, die „Wiesbaden"-Besatzung durch Torpedoboote bergen zu lassen.

Die sich aus dieser Bewegung entwickelnde Schlacht zeigte sehr bald ein Bild ähnlich dem 8,35 Uhr nachmittags, nur daß die Stauchung der Spitze noch stärker wurde (Skizze 9).

Die zur „Wiesbaden" entsandten Boote mußten den Versuch, die Besatzung zu retten, aufgeben. „Wiesbaden" und die vorgehenden Boote lagen in so schwerem Feuer, daß der Flottillenchef den Einsatz seiner Boote für aussichtslos hielt. Im Abdrehen feuerten „V 73" und „G 88" insgesamt 4 Torpedos gegen die „Queen Elizabeths".

Skizze 9: Gefechtsbild 9,17 Uhr nachmittags



Das gegen die Linie gerichtete Feuer des Feindes vereinigte sich vornehmlich auf die Panzerkreuzer und die V. Division. Die Schiffe litten um so schwerer, als sie vom Feinde wenig mehr als das Aufblitzen der Salven sehen konnten, selbst aber anscheinend gute Ziele boten.

Ganz besonders das Verhalten der Panzerkreuzer verdient höchste Anerkennung: Selbst in dem Gebrauch ihrer Waffen durch Verluste erheblich herabgesetzt, zum

Teil schwer havariert, gingen sie rücksichtslos, dem erhaltenen Befehl entsprechend, gegen den Feind vor.

Ebenso anerkennenswert ist die Führung des III. Geschwaders (Chef Kontreadmiral Behncke) und das Verhalten der Schiffe der V. Division. Sie und die Panzerkreuzer trugen die Last des Kampfes und ermöglichten dadurch den wirkungsvollen Einsatz der T-Flottillen.

Als erste griffen die vorn bei den Kreuzern stehenden Boote der VI. und IX. T-Flottille an. Ihnen folgten vom Gros aus die III. und die V. T-Flottille.

Die II. T-Flottille hielt der II. F. d. T. zunächst zurück, um sie nicht hinter der VI. und IX. ins Leere stoßen zu lassen; der Verlauf hat die Maßnahme gerechtfertigt. Die I. T-Halbflottille und einzelne Boote der VI. und IX. T-Flottille waren mit der Deckung der havarierten „Lützow" beschäftigt. Zum Ansatz der aufmarschierenden VII. T-Flottille fand sich keine Gelegenheit mehr.

Die VI. und die IX. T-Flottille nahmen im Anlauf das bis dahin auf die Panzerkreuzer gerichtete schwere feindliche Feuer auf sich, trugen den Angriff bis auf 70 hm gegen die Mitte einer im Kreisbogen OSO bis S steuernden, mehr als 20 Großkampfschiffe umfassenden Linie heran und kamen unter günstigen Bedingungen zum Schuß. Im Angriff erhielt „S 35" einen schweren Treffer mittschiffs und sank sofort.

Alle übrigen Boote kehrten zurück und legten im Ablaufen zum Schutz der bedrängten Spitze einen dichten Rauchschleier zwischen Feind und eigenes Gros.

Mit dem Ansatz der T-Flottillen war der Zweck des Stoßes erreicht.

Die Linie wurde deshalb 9,17 Uhr nachmittags durch Gefechtskehrtwendung zunächst auf West-Kurs umgelegt und dann durch Schwenkung auf südwestlichen, südlichen und schließlich südöstlichen Kurs herumgeholt, um der umfassenden Bewegung des Feindes, dessen Spitze bereits SO peilte, zu begegnen und uns den Rückweg offenzuhalten.

Das feindliche Feuer verstummte sehr bald nach der Kehrtwendung.

Der Feind muß auf den Angriff der VI. und IX. T-Flottille hin abgedreht sein: Die III. und V. T-Flottille fanden nur noch leichte Streitkräfte und damit keine Gelegenheit zum Angriff.

Die Verluste des Gegners können für diesen Gefechtsabschnitt nicht angegeben werden. Bisher ist nur bekannt geworden, daß „Marlborough" einen Torpedotreffer erhalten hat. Es darf mit Sicherheit angenommen werden, daß weitere Erfolge erzielt sind.

Auch unsere Panzerkreuzer und die Spitzenschiffe des III. Geschwaders hatten schwer gelitten. Trotzdem waren alle Schiffe in der Lage, die für die Nachtfahrt erforderliche hohe Geschwindigkeit (16 sm) und damit ihren Platz in der Linie zu halten. Selbst „Lützow" konnte, als sie gegen 9,30 Uhr abends querab vom Flottenflaggschiff zuletzt gesehen wurde, noch mittlere Fahrt laufen.

5. Der Nachtmarsch und die Nachtkämpfe

Durch die Meldungen der T-Flottillen über die Stärke des gesichteten Feindes war es zur Gewißheit geworden, daß wir uns im Kampfe mit der ganzen englischen Flotte befunden hatten.

Es war mit Sicherheit zu erwarten, daß der Feind versuchen würde, uns während der Dämmerungsstunden mit starken Streitkräften und während der Nacht durch Zerstörerangriffe nach Westen abzudrängen, um uns bei Hellwerden zur Schlacht zu stellen. Die Macht dazu besaß er. Gelang es, die feindliche Umfassung zum Stehen zu bringen und Hornsriff vor dem Feinde zu erreichen, so blieb uns die Freiheit des Entschlusses für den nächsten Morgen gesichert.

Dies zu ermöglichen, mußten alle Flottillen für die Nacht zum Angriff angesetzt werden, auch auf die Gefahr hin, daß sie bei Tagesanbruch bei den zu erwartenden neuen Kämpfen fehlen sollten. Das Gros selbst mußte in geschlossenem Verbande auf dem nächsten Wege Hornsriff ansteuern und diesen Kurs, allen Angriffen des Feindes trotzend, durchhalten.

Dementsprechend wurde befohlen. Gleichzeitig erteilte der F. d. U. den auf Borkum-Reede befindlichen U-Booten Befehl, nach Norden vorzustoßen.

Die Führer der Torpedobootsstreitkräfte setzten die T-Flottillen in Richtung Ost-Nord-Ost bis Süd-Süd-West an, das heißt dorthin, wo das Nachdringen des feindlichen Gros erwartet werden mußte.

Eine große Zahl von Booten hatte die Torpedos

bereits in der Tagschlacht verschossen; einige waren zum Schutze der schwer havarierten „Lützow" zurückgelassen; einige behielten die F. d. T. bei sich, um im Bedarfsfalle etwas zur Verfügung zu haben. Diesem Entschluß war späterhin die Bergung der Besatzungen „Elbing" und „Rostock" zu danken.

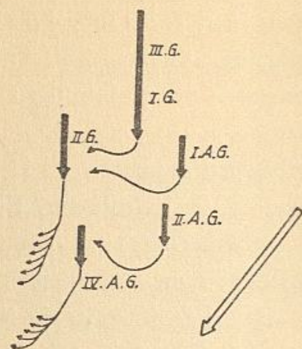
Zum Angriff gingen somit nur die II., V., VII. und Teile der VI. und IX. T-Flottille vor. Die Boote haben verschiedentlich Nachtgefechte mit leichten feindlichen Streitkräften gehabt; vom Gros haben sie nichts gefunden. „L 24" hat bei Hellwerden einen Teil des Gros in der Jammerbucht gesichtet. Der Feind hatte sich also nach der Schlacht nach Norden entfernt.

Die II. T-Flottille, der der nördlichste Teil des Sektors zugewiesen war, wurde von Kreuzern und Zerstörern abgedrängt und kehrte um Skagen herum zurück. Dieser Weg war ihr vom II. F. d. T. freigestellt.

Die übrigen T-Flottillen sammelten mit Hellwerden auf das Gros.

Das Gros hatte vor völligem Dunkelwerden noch einen kurzen, aber ernsthaften Zusammenstoß mit dem Feind. Während die I. und II. A. Gr. sich vor die Spitze zu setzen versuchten, erhielten sie 10,20 Uhr nachmittags aus südöstlicher Richtung schweres Feuer. Vom Feinde war nur das Aufblitzen der Salven zu sehen. Die bereits stark havarierten Schiffe erhielten neue Treffer, ohne das Feuer ernstlich erwidern zu können. Sie drehten daher ab und schoben sich zwischen dem II. und I. Geschwader hindurch nach Feuerlee.

Skizze 10: 10,30 Uhr nachmittags



Die Spitze des I. Geschwaders folgte der Bewegung der Kreuzer, während das II. Geschwader (Chef Kontreadmiral Mauve) durchhielt und so das Feuer des Feindes auf sich nahm. Als das II. Geschwader erkannte, daß die Beleuchtungsverhältnisse ein Erwidern unmöglich machten, staffelte es ab, um den Feind näher an das I. Geschwader heranzuziehen. Der Feind folgte nicht, sondern stellte das Feuer ein.

Etwa gleichzeitig hatte die IV. A. Gr. (Führer Kommodore v. Reuter) unter ganz gleichen Verhältnissen ein kurzes Gefecht mit 4—5 Kreuzern, darunter Schiffen der „Hampshire"-Klasse.

Mit Rücksicht darauf, daß hauptsächlich die Spitze des Gros die Angriffe des Feindes abzuwehren haben würde, und um mit Tagesanbruch vorn stark zu sein, wurde das II. Geschwader nach hinten genommen; der I. A. Gr.

wurde die Rückendeckung, der II. A. Gr. die Vorhut und der IV. A. Gr. die Steuerbord-Seitendeckung übertragen.

Die Linienschiffsgeschwader marschierten danach in der Reihenfolge: I. Geschwader, Flottenflaggschiff, III. Geschwader, II. Geschwader; das I. und III. Geschwader im Kehrt. Die Führung der Linie hatte „Westfalen" (Kommandant Kapitän zur See Redlich).

Während der Nacht griff der Feind in fast ununterbrochener Folge von Osten her mit leichten und zum Teil auch schweren Streitkräften an.

II. und IV. A. Gr. und vor allem die Schiffe des I. Geschwaders (Chef Vizeadmiral Schmidt) hatten die Angriffe abzuwehren. Der Erfolg war ausgezeichnet.

In gänzlicher Verkennung der Lage näherte sich 2 Uhr vormittags ein Panzerkreuzer der „Cressy"-Klasse (Name nicht ausgemacht) den Schlußschiffen des I. Geschwaders und dem Flottenflaggschiff auf etwa 1500 m. Er wurde in wenigen Sekunden in Brand geschossen und sank 4 Minuten nach dem Feuereröffnen unter gewaltigen Detonationen.

Nach vorsichtiger Schätzung sind während der Nacht 1 Panzerkreuzer, 1 Kleiner Kreuzer und 7 Zerstörer vernichtet, mehrere Kleine Kreuzer und Zerstörer schwer beschädigt.

Auf unserer Seite fielen „Frauenlob", „Pommern" und „V 4"; „Rostock" und „Elbing" mußten aufgegeben und gesprengt werden.

„Frauenlob" (Kommandant Fregattenkapitän Hoffmann [Georg]) erhielt 12,45 Uhr nachts im Laufe eines

Gefechts der IV. A. Gr. mit 4 Kreuzern der Städteklasse einen Torpedotreffer. Nach Aussage einiger weniger Überlebender ist sie bald darauf, bis zum Untergang kämpfend, gesunken.

„Pommern" (Kommandant Kapitän zur See Bölken) wurde 4,20 Uhr vormittags von einem Torpedo getroffen und flog unter gewaltiger Detonation in die Luft.

„V 4" lief 4,50 Uhr vormittags auf eine feindliche Mine. Die Besatzung konnte geborgen werden.

„Rostock" und „Elbing" gerieten 1,30 Uhr vormittags Backbord querab von der Spitze des I. Geschwaders in ein Gefecht mit Zerstörern, mußten schließlich vor den Torpedos des Feindes abwenden und durch die Linie des I. Geschwaders durchbrechen, um das Feuer der Linienschiffe nicht zu behindern.

Hierbei erhielt „Rostock" einen Torpedotreffer, während „Elbing" mit „Posen" kollidierte.

Beide Kreuzer wurden manövrierunfähig. „Rostock" hielt sich noch bis 5,45 Uhr vormittags und wurde dann beim Insichtkommen feindlicher Kreuzer gesprengt, nachdem die ganze Besatzung, einschließlich Verwundeter, von Booten der III. T-Flottille geborgen war. Auch die „Elbing"-Besatzung wurde von einem Boot der III. T-Flottille übergenommen. Nur der Kommandant, der I. O. und T. O. mit einer Kutterbesatzung blieben an Bord, um das Schiff so lange wie möglich zu halten. Als 4 Uhr vormittags feindliche Streitkräfte in Sicht kamen, mußte auch „Elbing" gesprengt werden. Der Rest der Besatzung rettete sich im Kutter, wurde später

von einem holländischen Fischdampfer aufgenommen und ist über Holland zurückgekehrt.

„Lützow" wurde bis 3,45 Uhr vormittags über Wasser gehalten. Das Schiff wurde zuletzt über den Achtersteven gesteuert. Alle Versuche, das eindringende Wasser zum Stehen zu bringen, waren vergeblich. Das Vorschiff hatte zu stark gelitten. Schließlich waren etwa 7000 t Wasser im Schiff. Die Back war bis zum Knopf des Göschstockes überspült. Die Schrauben schlugen aus dem Wasser. Das Schiff mußte aufgegeben werden. Die Besatzung, einschließlich aller Verwundeten, wurde von den Booten „G 40", „G 37", „G 38" und „V 45" übergenommen und „Lützow" durch einen Torpedoschuß versenkt.

Die 4 Boote hatten insgesamt 1250 Mann von „Lützow" an Bord. Sie stießen zweimal auf feindliche Kreuzer und Zerstörer, griffen beide Male unter Führung des ältesten Kommandanten, Kapitänleutnant Beitzen (Richard), an und bahnten sich mit Erfolg den Weg in die Deutsche Bucht. Bei dem letzten Gefecht erhielt „G 40" einen Treffer in die Maschine und mußte geschleppt werden.

Als Meldung hierüber beim Gros einging, machte der II. F. d. T. mit „Regensburg" kehrt und nahm den Schleppzug auf.

„S 32", Führerboot der I. T-Flottille, Kommandant Kapitänleutnant Froelich, erhielt 1 Uhr vormittags einen schweren Treffer in den Kesselraum und war vorübergehend manövrierunfähig. Es gelang dem Kommandanten jedoch, die Kessel mit Seewasser speisend, das

14*

Boot bis in die dänischen Hoheitsgewässer zu bringen. Von dort wurde es dann von ausgesandten Torpedobooten durch das Nordmannstief eingeschleppt.

6. Die Lage am 1. Juni morgens

Während der Nacht waren L 11, L 13, L 17, L 22 und L 24 zur Frühaufklärung aufgestiegen.

L 11 meldete 5,10 Uhr vormittags einen Verband von 12 englischen Linienschiffen, zahlreichen leichten Streitkräften und Zerstörern mit nördlichem Kurs etwa auf der Mitte der Linie Terschelling—Hornsriff und gleich darauf 6 feindliche Großkampfschiffe und 3 Schlachtkreuzer nördlich von diesem Verband. Das Luftschiff wurde stark beschossen, hielt aber Fühlung. Der Feind drehte bald nach dem Sichten nach Westen ab und kam in unsichtigem Wetter aus Sicht.

L 24 sichtete 4 Uhr vormittags 50 sm westlich Bovberg eine Flottille feindlicher Zerstörer und etwa 6 U-Boote, wurde beschossen und erwiderte das Feuer mit Bombenangriffen, klärte alsdann weiter nach Norden auf und fand 5 Uhr vormittags in der Jammerbucht einen Verband von 12 Großkampfschiffen und zahlreichen Kreuzern, die mit hoher Fahrt Süd steuerten. Fühlung halten und weiteres Aufklären waren nicht möglich, da die Wolkendecke bis auf 800 m hinabreichte.

Beim Gros selbst war bei Tagesanbruch nichts vom Feinde zu sehen. Das Wetter war so unsichtig, daß kaum eine Geschwaderlänge zu übersehen war.

Die von den Panzerkreuzern eingegangenen Meldungen zeigten, daß die I. A. Gr. ein ernstliches Gefecht nicht mehr führen konnte. Auch die Spitzenschiffe des III. Geschwaders mußten an Gefechtskraft verloren haben. Von den schnellen Kleinen Kreuzern standen nur noch „Frankfurt", „Pillau" und „Regensburg" zur Verfügung.

Mit weiterer Luftschiffaufklärung war bei dem unsichtigen Wetter nicht zu rechnen.

Es war somit aussichtslos, den im Süden gemeldeten Feind regelrecht zu stellen. Der Zusammenstoß und seine Folgen wären dem Zufall überlassen gewesen.

Ich sah deshalb von weiteren Operationen ab und gab den Befehl zum Einlaufen.

Auf dem Rückmarsch stieß „Ostfriesland" westlich List auf eine zu einer bis dahin unbekannten, offenbar erst unlängst ausgelegten feindlichen Sperre gehörige Mine. Das Schiff lief unter eigenem Dampf in den Hafen.

Mehrere U-Boots-Angriffe auf unser einlaufendes Gros blieben erfolglos, zum Teil dank der Aufmerksamkeit der Flieger, die das Gros in Höhe von List aufnahmen und bis zu den Flußmündungen geleiteten.

Alle Schiffe und Boote liefen im Laufe des Tages in die Flußmündungen ein.

Besonderer Erwähnung bedarf das Einbringen der schwer havarierten „Seydlitz" (Kommandant Kapitän zur See von Egidy). Daß das Schiff den Hafen erreicht hat, ist eine hervorragende seemännische Leistung des Kommandanten und der Besatzung.

Die aus der Ems auslaufenden U-Boote erhielten Befehl, „Elbing“ und havarierte Schiffe des Feindes zu suchen. Den vor den englischen Häfen ausliegenden U-Booten wurde aufgegeben, wenn irgend möglich, noch einen Tag länger auf Station zu bleiben.

„U 46“ stieß 6,20 Uhr nachmittags etwa 60 sm nördlich von Terschelling auf ein havariertes Schiff der „Iron-Duke“-Klasse („Marlborough“). Der gefeuerte Torpedo verfehlte das Ziel.

Von den vor den feindlichen Häfen ausliegenden U-Booten hat „U B 21“ am 31. Mai und „U 52“ am 1. Juni je einen Treffer gegen einen Zerstörer erzielt. Das Sinken konnte in beiden Fällen wegen der feindlichen Gegenwirkung nicht beobachtet werden.

D. Schlußfolgerung

Der errungene Erfolg ist der angriffsfreudigen, zielbewußten Führung durch die Unterführer und den vortrefflichen, von hervorragendem kriegerischem Geist getragenen Leistungen der Besatzungen zu danken.

Er ist nur möglich gewesen dank der Güte unserer Schiffe und ihrer Waffen, dank der zielbewußten Friedensschulung der Verbände und dank der gewissenhaften Einzelschiffsausbildung.

Die reichen Erfahrungen werden sorgfältig verwertet werden.

Die Schlacht hat bewiesen, daß wir uns in dem Ausbau unserer Flotte und der Entwicklung der einzelnen

Schiffstypen von richtigen strategischen und taktischen Anschauungen haben leiten lassen, daß wir deshalb die eingeschlagenen Bahnen weiter verfolgen müssen.

An dem Erfolg haben alle Waffen ihren Anteil. Den Ausschlag hat aber unmittelbar und mittelbar die weittragende schwere Artillerie der Großkampfschiffe gegeben. Sie hat den größten Teil der dem Gegner zugefügten, bisher bekannten Verluste herbeigeführt und die Torpedobootsflottillen zu erfolgreichem Angriff an das Linienschiffsgros herangebracht. Das Verdienst der T-Flottillen, durch ihren Angriff den Großkampfschiffen schließlich eine glatte Loslösung vom Feinde ermöglicht zu haben, wird durch diese Feststellung nicht geschmälert.

Das Großkampfschiff — Linienschiff und Kreuzer — ist und bleibt deshalb der Grundpfeiler der Seemacht. Es wird sich weiter entwickeln müssen durch Verstärkung des Geschützkalibers, Erhöhung der Geschwindigkeit und Vervollkommnung des Panzer- und Unterwasserschutzes.

gez. Scheer.

An Seine Majestät den Kaiser und König.

Bericht des englischen Flottenchefs Admiral Jellicoe

Admiralität, 6. 7. 1916

Von dem Oberbefehlshaber der Großen Flotte, Admiral Sir John Jellicoe, ist der folgende Bericht über die Schlacht in der Nordsee am 31. 5. 1916 eingegangen.

„Iron Duke", 24. 6. 1916

Euer Exzellenz bitte ich, die Lords der Admiralität davon in Kenntnis zu setzen, daß die deutsche Hochseeflotte am 31. 5. 16 westlich der Jütland-Bank, auf der Höhe der dänischen Küste, zur Schlacht gestellt worden ist.

Die Schiffe der Großen Flotte hatten in Befolgung der allgemeinen Politik, von Zeit zu Zeit die Nordsee abzustreifen, gemäß den von mir erteilten Anweisungen ihre Stützpunkte tags zuvor verlassen.

Die Schlachtkreuzerflotte, tapfer geführt von Vizeadmiral Sir David Beatty und hervorragend unterstützt von den Schiffen des 5. Linienschiffsgeschwaders unter Kontreadmiral Hugh Evan-Thomas, kämpften zeitweilig unter ungünstigen Bedingungen, besonders hinsichtlich des Lichtes, aber in einer Weise, die den besten Überlieferungen der Marine entspricht.

Die folgenden Auszüge aus dem Berichte Sir David Beattys geben den Verlauf der Ereignisse wieder, bevor die Schlachtflotte auf dem Platze erschien.

„Um 4.20 nachm. liefen von „Galatea" (Kommodore Alexander-Sinclair) Meldungen ein über die Anwesenheit feindlicher Schiffe. Die Vormarschrichtung wurde unverzüglich auf SSO, den Kurs auf Hornsriff, geändert, um so meine Streitkräfte zwischen den Feind und dessen Flottenstützpunkt zu schieben.

Um 4.35 nachm. wurden ostwärts ziemlich starke Rauchwolken gesichtet. Danach war es klar, daß der Feind nordwärts und ostwärts stand und daß es ihm unmöglich sein würde, um Hornsriff herumzufahren, ohne zur Schlacht gestellt zu werden. Deshalb wurde auf östlichen und späterhin auf nordöstlichen Kurs gegangen; der Feind wurde um 5.31 gesichtet. Sein Verband bestand aus 5 Schlachtkreuzern.

Die Kleinen Kreuzer kamen mit feindlichen Kleinen Kreuzern auf weite Entfernung ins Gefecht. Inzwischen war das 2. Geschwader Kleiner Kreuzer mit hoher Fahrt aufgekommen und so imstande, sich vor die Schlachtkreuzer zu setzen, während wir auf OSO wendeten, den Kurs, auf dem wir zuerst mit dem Feinde ins Gefecht kamen. In dieser Beziehung war die Leistung der Kleinen Kreuzer ausgezeichnet und von großem Wert.

Erkundung durch ein Seeflugzeug

Nach einem Bericht der „Galatea" von 4.25 nachm. war es klar, daß die feindlichen Streitkräfte beträchtlich waren und nicht bloß aus einem vereinzelten Verband Kleiner Kreuzer bestanden; daher befahl ich um 4.45

nachm. der „Engadine" (Kapitänleutnant C. G. Robinson), ein Seeflugzeug aufsteigen und nach NNO hin aufklären zu lassen. Dieser Befehl wurde sehr schnell ausgeführt, und um 5.8 nachm. war ein Seeflugzeug mit Fliegerleutnant J. F. Rutland als Flieger und Zahlmeisteraspirant G. S. Trewin als Beobachter wohlbehalten unterwegs; ihre ersten Meldungen über den Feind wurden auf „Engadine" gegen 5.30 nachm. empfangen. Infolge der Wolken war es notwendig, sehr niedrig zu fliegen; um 4 feindliche Kleine Kreuzer sicher auszumachen, mußte das Seeflugzeug in einer Höhe von 275 m in 27 hm Entfernung von ihnen fliegen, wobei die Kleinen Kreuzer aus allen ihren Geschützen Feuer auf die Flieger eröffneten. Das störte die Klarheit ihrer Meldungen keineswegs, und sowohl Fliegerleutnant Rutland als auch Zahlmeisteraspirant Trewin sind zu ihrer Leistung zu beglückwünschen, die beweist, daß Seeflugzeuge unter solchen Umständen von entschiedenem Wert sind.

Um 5.30 nachm. ging ich auf 25 kn herauf und bildete Gefechtslinie. Die Sichtigkeit war zu dieser Zeit gut, die Sonne hinter uns, und der Wind war SO. Da wir uns zwischen dem Feind und dessen Stützpunkt befanden, so war unsere Stellung taktisch wie strategisch gut.

Um 5.48 nachm. begann die Schlacht auf eine Entfernung von 169 hm, indem beide Streitkräfte das Feuer sozusagen gleichzeitig eröffneten. Der Kurs war nach S zu geändert, die durchschnittliche Richtung war

in der Folgezeit SSO, der Feind steuerte Parallelkurs im Abstand von etwa 165 hm bis 133 hm.

Um 6.8 nachm. kam das 5. Linienschiffsgeschwader ins Gefecht und eröffnete das Feuer auf eine Entfernung von 183 hm. Das Feuer des Feindes schien jetzt nachzulassen . . .

Zerstörerangriff

8 Zerstörer der 13. Flottille, denen befohlen worden war, den Feind mit Torpedos anzugreifen, sobald sich günstige Gelegenheit dazu böte, setzten um 6.15 nachm. zum Angriff an, gleichzeitig mit einer ähnlichen Bewegung der feindlichen Zerstörer. Der Angriff wurde in tapferster Weise und mit großer Entschlossenheit ausgeführt. Bevor sie in günstige Stellung kamen, Torpedos abzuschießen, wehrten sie aus einem Kleinen Kreuzer und 15 Zerstörern bestehende feindliche Streitkräfte ab. Ein heftiges Gefecht entspann sich auf nahe Entfernung mit dem Ergebnis, daß der Feind gezwungen wurde, sich auf seine Schlachtkreuzer zurückzuziehen, nachdem er 2 versenkte Zerstörer verloren hatte und sein Torpedobootsangriff gescheitert war. Unsere Zerstörer hatten in diesem Gefecht keine Verluste, aber ihr Angriff auf die feindlichen Schlachtkreuzer wurde weniger wirksam gemacht, weil einige Zerstörer während des Gefechtes zurückgeblieben waren. Ihre Stellung war dadurch für einen Torpedoangriff nicht günstig.

„Nestor“, „Nomad“ und „Nicator“, tapfer geführt

von Korvettenkapitän Edward B. S. Bingham auf „Nestor“, führten ihren Angriff auf die Schlachtkreuzer durch und feuerten 2 Torpedos auf sie, wobei sie von der Nebenartillerie des Feindes heftig unter Feuer genommen wurden. „Nomad“ wurde schwer getroffen und blieb zwischen den Linien mit gestoppten Maschinen sichtlich zurück. Infolgedessen änderten „Nestor“ und „Nicator“ den Kurs auf SO und fanden sich, da die ihnen gegenüber befindlichen Schlachtkreuzer eine Wendung von 16 Strich ausgeführt hatten, nach kurzer Zeit in naher Entfernung von einer Anzahl feindlicher Linienschiffe. Obwohl sie unter schrecklichem Feuer standen, hielten sie unverzagt durch, und da ihre Stellung für einen Torpedoangriff günstig war, so feuerten sie je einen Torpedo auf das 2. Schiff der feindlichen Linie auf eine Entfernung von 27 hm. Bevor sie ihren 4. Torpedo feuern konnten, wurde „Nestor“ schwer getroffen und schor nach Steuerbord aus, infolgedessen änderte „Nicator“ Kurs, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und wurde dadurch verhindert, den letzten Torpedo abzufeuern. „Nicator“ gelang es, zu entkommen, er vereinigte sich später wieder mit der 13. Flottille. „Nestor“ blieb gestoppt liegen, war aber noch über Wasser, als er zuletzt gesehen wurde. Auch „Moorsom“ führte einen Angriff auf die feindliche Schlachtflotte aus.

„Petard“, „Nerissa“, „Turbulent“ und „Termagant“ führten ebenfalls ihren Angriff auf die feindlichen Schlachtkreuzer durch, indem sie Torpedos nach dem Gefecht mit den feindlichen Zerstörern abschossen.

„Petard" berichtet, daß alle ihre Torpedos die feindliche Linie gekreuzt haben müßten, während „Nerissa" erklärt, daß ein Torpedo das letzte Schiff anscheinend getroffen habe. Diese Torpedobootsangriffe sind bezeichnend für den Geist, der die ganze Marine Seiner Majestät beseelt, und würdig ihrer höchsten Überlieferungen. Ich schlage Korvettenkapitän Bingham und andere Offiziere für eine Auszeichnung wegen ihrer hervorragenden Tapferkeit vor.

Kampf der Schlachtkreuzer

Von 6.15 bis 6.43 nachm. war das Treffen zwischen den sich gegenüberstehenden Schlachtkreuzern von großer Heftigkeit und Erbitterung. Das 5. Linienschiffsgeschwader kam mit den letzten Schiffen des Feindes in Kampf, unglücklicherweise auf sehr weite Entfernung. Unser Feuer begann zu wirken, die Genauigkeit und Schnelligkeit des feindlichen Feuers beträchtlich nachzulassen. Um 6.18 nachm. sah man, daß das 3. feindliche Schiff in Brand stand. Die Sichtigkeit nach NO zu war beträchtlich geringer geworden, und die Umrisse der Schiffe wurden sehr verschwommen.

Um 6.38 nachm. meldete „Southampton" die feindliche Schlachtflotte voraus. Die Zerstörer wurden zurückgerufen, und um 6.42 nachm. wurde die feindliche Schlachtflotte in SO gesichtet. Ich schwenkte 16 Strich nach Steuerbord und ging auf nördlichen Kurs, um den Feind unserer Schlachtflotte entgegenzuführen. Die

feindlichen Schlachtkreuzer änderten Kurs bald nachher, und das Gefecht ging weiter. „Southampton" mit dem 2. Geschwader Kleiner Kreuzer hielt weiter zur Beobachtung auf südlichem Kurs. Sie gingen bis auf 119 hm an die feindliche Schlachtflotte heran und gerieten in sehr heftiges, aber wirkungsloses Feuer. Die Meldungen der „Southampton" waren äußerst wertvoll. Das 5. Linienschiffsgeschwader ging jetzt auf Gegenkurs näher heran und nahm die feindlichen Schlachtkreuzer mit allen Geschützen unter Feuer. Der Standort der feindlichen Schlachtflotte wurde ihnen mitgeteilt, und ich befahl ihnen, Kurs um 16 Strich zu ändern. Geführt von Kontreadmiral Evan-Thomas auf „Barham", unterstützte uns dieses Geschwader hervorragend und wirksam.

Um 6.57 nachm. drehte das 5. Linienschiffsgeschwader hinter mir auf und kam unter das Feuer der vordersten Schiffe der feindlichen Schlachtflotte. „Fearleß" (Kapitän zur See [D] Charles D. Roper) mit den Zerstörern der 1. Flottille vereinigte sich mit den Schlachtkreuzern und setzte sich, als die Geschwindigkeit es gestattete, an die Spitze. „Champion" (Kapitän zur See [D] James U. Farie) mit der 13. Flottille nahm beim 5. Linienschiffsgeschwader Aufstellung. Um 7 nachm. gingen das 1. und 3. Geschwader Kleiner Kreuzer, die mir auf dem südlichen Kurse gefolgt waren, an Steuerbord voraus von mir, das 2. Geschwader Kleiner Kreuzer an Backbord achteraus von mir auf Stellung.

Das Wetter wurde jetzt ungünstig. Unsere Schiffe hoben sich gegen den klaren westlichen Horizont ab, während

der Feind zum größten Teil infolge diesiger Luft schlecht sichtbar und nur von Zeit zu Zeit klar auszumachen war. So blieb es, bis wir gegen 8 nachm. seine Vorhut umgebogen hatten. Zwischen 7 und 8 nachm. wurde der Kampf auf nördlichem Kurs fortgesetzt auf etwa 128 hm Entfernung. Während dieser Zeit wurde dem Feind sehr übel mitgespielt, und einer seiner Schlachtkreuzer schor in erheblich beschädigtem Zustande aus der Linie aus. Das habe ich persönlich beobachtet, und es wurde bestätigt von „Princeß Royal" und „Tiger". Auch andere feindliche Schiffe wiesen Anzeichen zunehmender Beschädigung auf. Um 7.5 nachm. stießen „Onslow" und „Moresby", die detachiert worden waren, um „Engadine" mit dem Seeflugzeug zu unterstützen, wieder zu den Schlachtkreuzergeschwadern und gingen an Gefechtsseite voraus von „Lion". Um 7.10 nachm. feuerte „Moresby" ein Torpedo auf ein Schiff in dessen Linie. 8 Minuten später beobachtete er einen Torpedotreffer an dem nach seiner Schätzung 6. Schiff der feindlichen Linie. „Moresby" fuhr dann zwischen den Linien hindurch, um sich die Schußlinie von Rauch frei zu machen, und vereinigte sich wieder mit „Champion". In Bestätigung dieses meldete „Fearleß", sie hätten um 7.10 nachm. ein feindliches schweres Schiff, stark in Brand stehend, und kurz hinterher eine ungeheure Wolke von Rauch und Dampf gesehen.

Um 7.35 nachm. war unser Kurs NNO, und die Schlachtflotte stand nach Schätzung in N 16 W. So drehten wir allmählich nach NO auf und hielten dabei

den Abstand vom Feind auf 128 hm. Der Feind ging allmählich auf O, und dabei erhielt die Spitze seiner Linie schwere Hiebe; vermutlich beruhten seine Maßnahmen auf Nachrichten, die er von seinen Kleinen Kreuzern erhielt, welche das 3. Schlachtkreuzergeschwader gesichtet hatten und mit ihm im Gefecht lagen. Möglicherweise waren auch Luftschiffe zur Stelle.

Um 7.50 nachm. wurden englische Kreuzer backbordvoraus gesichtet und um 7.56 nachm. die vordersten Schiffe der Schlachtflotte in N-Peilung, 5 sm ab. Ich ging daraufhin auf O-Kurs auf höchste Fahrt. Das verringerte die Entfernung zum Feinde auf 110 hm. Ich meldete Ihnen, daß die feindlichen Schlachtkreuzer in SO ständen. Um diese Zeit waren nur 3 der feindlichen Schlachtkreuzer sichtbar, dicht dahinter Linienschiffe der „König"-Klasse.

Gegen 8.5 nachm. sichtete „Onslow", der sich auf der Gefechtsseite etwas voraus vom „Lion" befand, einen feindlichen Kleinen Kreuzer in einer Entfernung von 55 hm von uns, der anscheinend einen Torpedoangriff auf uns zu machen suchte. „Onslow" ging sofort näher heran und griff ihn an, feuerte 58 Schüsse auf eine Entfernung von 37 hm bis 18 hm und erzielte eine Reihe Treffer. „Onslow" näherte sich dann den feindlichen Schlachtkreuzern, und es wurde Befehl gegeben, alle Torpedos abzufeuern. In diesem Augenblick wurde „Onslow" mitschiffs von einer schweren Granate getroffen, was bewirkte, daß nur ein Torpedo abgefeuert wurde. In der Meinung, alle Torpedos seien abge-

schossen worden, zog sich darauf der Kommandant mit langsamer Fahrt zurück. Als er erfuhr, daß er noch 3 Torpedos hätte, ging er wiederum näher an den vorher schon angegriffenen Kleinen Kreuzer heran und torpedierte ihn. Die feindliche Schlachtflotte wurde dann gesichtet, und die übriggebliebenen Torpedos wurden auf sie abgefeuert; sie müssen die feindliche Linie gekreuzt haben. Beschädigungen zwangen dann „Onslow" zu stoppen.

Um 9.15 nachm. näherte sich „Defender", dessen Geschwindigkeit auf 10 kn herabgesetzt war, da ein Granattreffer seinen vorderen Kessel beschädigt hatte, während er sich in Feuerlee vor den Schlachtkreuzern befunden hatte, dem „Onslow" und nahm ihn in Schlepp. Granaten schlugen rund um sie herum während dieses Manövers ein, trotzdem wurde es glücklich vollendet. Während des schweren Wetters in der folgenden Nacht brach das Schlepptau zweimal, es wurde aber wieder angesteckt. Bis 3 nachm. am 1. 6. quälten die beiden sich zusammen weiter; dann wurde „Onslow" Schleppdampfern übergeben. Ich halte die Leistungen dieser beiden Zerstörer für ganz außerordentlich tapfer und empfehle den Kapitänleutnant Tovey von „Onslow" und den Kapitänleutnant L. R. Palmer von „Defender" für eine besondere Auszeichnung. „Onslow" ist möglicherweise der Zerstörer gewesen, über den der das 3. Geschwader Kleiner Kreuzer befehligende Kontreadmiral sich folgendermaßen geäußert hat: „Hier möchte ich die Handlungsweise eines Zerstörers (Name

unbekannt) zu Ihrer Kenntnis bringen, den wir, übel zugerichtet, bald nach 8 nachm. in nahem Abstand trafen. Er war anscheinend imstande, wenn auch mit schwerer Mühe, wieder vorwärts zu gehen, und ging auf ‚Derfflinger' los, um ihn anzugreifen."

So weit der Bericht des Admirals Sir David Beatty.

Die Schlachtflotte

Bei Empfang der Meldung, daß der Feind gesichtet worden sei, setzte sich die englische Schlachtflotte mit den sie begleitenden Kreuzern und Zerstörern mit Volldampf in Marsch auf SOzS-Kurs, um auf die Schlachtkreuzerflotte aufzuschließen. Während der beiden Stunden, die vergingen, bis die Schlachtflotte auf dem Gefechtsplatz erschien, wurden die Dampfleistungen der älteren Linienschiffe auf eine harte Probe gestellt. Hohes Lob gebührt dem Maschinen- und Heizerpersonal für die Art und Weise, in der es, wie immer, dem Befehl nachkam: Die gesamte Flotte hielt eine Geschwindigkeit durch, welche die Probefahrtsgeschwindigkeiten einiger der älteren Schiffe überschritt.

Das 3. Schlachtkreuzergeschwader unter dem Befehl des Kontreadmirals Horace L. A. Hood, das vor der Schlachtflotte stand, erhielt Befehl, Sir David Beatty zu verstärken. Um 7.30 nachm. bemerkte dieses Geschwader das Aufblitzen von Geschützfeuer und hörte Kanonendonner in SW. Kontreadmiral Hood sandte die „Chester" zur Erkundung ab, und dieses Schiff kam gegen 7.45

nachm. ins Gefecht mit 3 oder 4 feindlichen Kreuzern. Das Gefecht dauerte etwa 20 Minuten, und während dieser Zeit führte Kapitän zur See Lawson sein Schiff mit großem Geschick gegen den stark überlegenen Feind und, obwohl das Schiff beträchtliche Verluste hatte, so wurde es doch in seinen Gefechts- und Dampfleistungen nicht beeinträchtigt; gegen 8.5 nachm. stieß es wieder zum 3. Schlachtkreuzergeschwader.

Admiral Hood und seine Schiffe

Das 3. Schlachtkreuzergeschwader war auf NW gegangen, und um 8.10 nachm. sichtete es unsere Schlachtkreuzer. Das Geschwader setzte sich um 8.21 nachm. vor „Lion" gemäß den Befehlen des Kommandierenden Vizeadmirals der Schlachtkreuzerflotte. Dieser berichtet darüber wie folgt:

„Ich befahl ihnen, sich an die Spitze zu setzen, was großartig ausgeführt wurde, indem Kontreadmiral Hood sein Geschwader an der Spitze ins Gefecht brachte, in einer geradezu vorbildlichen Weise, seiner großen Vorfahren zur See durchaus würdig. Um diese Zeit war die Sichtigkeit sehr mittelmäßig, nicht mehr als 4 sm, und die feindlichen Schiffe kamen zeitweilig außer Sicht. Es ist von Interesse zu bemerken, daß nach 8 nachm. die Sichtigkeit, obschon vermindert, unzweifelhaft für uns günstiger als für den Feind war. Ab und zu waren seine Schiffe klar zu erkennen, so daß wir imstande waren, ihnen sehr scharfe Hiebe zu versetzen und eine unbedingte

Überlegenheit über sie zu erlangen. Aus den Berichten anderer Schiffe und meinen eigenen Beobachtungen geht klar hervor, daß der Feind schwere Beschädigungen an Schlachtkreuzern wie an Linienschiffen erlitt. Die Spitze seiner Linie wurde aufgerollt, so daß der Mehrzahl unserer Schlachtkreuzer Linienschiffe als Ziel dienen konnten. Bevor das 5. Linienschiffsgeschwader uns verließ, war es ebenfalls mit Linienschiffen im Gefecht. Der Bericht des Kontreadmirals Even-Thomas läßt erkennen, daß ausgezeichnete Ergebnisse erzielt wurden, und man darf ruhig sagen, daß dieses großartige Geschwader viel zur Strecke brachte.

Laut Bericht des Kontreadmirals T. D. W. Napier machte das 3. Geschwader Kleiner Kreuzer, das seinen Posten an Steuerbord voraus von uns, gut vorwärts des Feindes, beibehalten hatte, um 8.25 nachm. einen Torpedoangriff. Sowohl „Falmouth" wie „Yarmouth" feuerten Torpedos auf den vordersten feindlichen Schlachtkreuzer, und man glaubt, daß ein Torpedo traf, da eine heftige Unterwasserexplosion beobachtet wurde. Das 3. Geschwader Kleiner Kreuzer griff dann tapfer und ungestraft die schweren Schiffe mit Geschützfeuer an und bewies dadurch, daß die Gefechtsleistung des Gegners schwer beeinträchtigt war. Kontreadmiral Napier verdient große Anerkennung für seinen entschlossenen und wirkungsvollen Angriff.

„Indomitable" berichtet, daß um diese Zeit ein Schiff der „Derfflinger"-Klasse aus der feindlichen Linie ausschor."

Inzwischen, um 7.45 nachm., war der Geschützdonner für mich hörbar geworden, und um 7.55 nachm. wurde das Aufblitzen sichtbar, obwohl in der diesigen Luft keine Schiffe ausgemacht und der Standort der feindlichen Schlachtflotte nicht bestimmt werden konnte.

Zu diesem Zeitpunkt, als die Schlachtflotte zu den Schlachtkreuzern und dem 5. Linienschiffsgeschwader stieß, mußte man sich sehr in acht nehmen, daß nicht unsere eigenen Schiffe versehentlich für feindliche Fahrzeuge gehalten wurden.

Ich bildete bei Empfang der Meldung von Sir David Beatty mit der Schlachtflotte Gefechtslinie, und während der Entwicklung gerieten die Flotten ins Gefecht. Sir David Beatty hatte inzwischen die Schlachtkreuzer vor die Schlachtflotte gesetzt.

Um 8.16 nachm. wurden „Defence“ und „Warrior“ unter sehr schwerem Feuer zwischen der englischen und der deutschen Schlachtflotte achteraus sackend beobachtet. „Defence“ verschwand, und „Warrior“ sackte, außer Gefecht gesetzt, ganz achteraus.

Es ist wahrscheinlich, daß Sir Robert Arbuthnot während seines Gefechts mit den feindlichen Kleinen Kreuzern in dem Bestreben, deren Zerstörung zu vollenden, das Nahen der feindlichen Schiffe infolge der diesigen Luft nicht wahrnahm, bis er sich in nächster Nähe der feindlichen Hauptflotte befand; ehe er seine Schiffe zurückzunehmen vermochte, wurden sie unter schweres Feuer genommen und kampfunfähig gemacht. Es ist nicht bekannt, wann „Black Prince“ vom selben Geschwader zum Sinken gebracht wurde. Aber zwischen 10 und 11 nachm. wurde noch ein Funkspruch von ihm aufgenommen.

Das 1. Linienschiffsgeschwader kam ins Gefecht, als es sich entwickelte. Der Vizeadmiral eröffnete um 8.17 nachm. das Feuer auf ein Linienschiff der „Kaiser“-Klasse. Die übrigen Linienschiffsgeschwader, die vorher schon auf einen feindlichen Kleinen Kreuzer geschossen hatten, eröffneten um 8.30 nachm. das Feuer auf Linienschiffe der „König“-Klasse.

Um 8.6 nachm. hatte der Befehlshaber des zu der Zeit den Schlachtkreuzern zugeteilten 5. Linienschiffsgeschwaders die Steuerbord-Flügeldivisionen der Schlachtflotte an Backbord voraus von „Barham“ in Sicht bekommen, und die erste Absicht des Kontreadmirals Evan-Thomas war, sich an die Spitze des übrigen Teiles der Schlachtflotte zu setzen; als er aber die Richtung der Entwicklung erkannte, war er genötigt, sich an die Linie anzuhängen, ein Manöver, das von dem Geschwader trotz des heftigen Feuers der feindlichen Schlachtflotte gut ausgeführt wurde. Ein Unfall an der Rudereinrichtung der „Warspite“ hatte zur Folge, daß das Ruder zeitweilig klemmte und daß das Schiff in die Richtung auf die feindliche Linie lief; während dieser Zeit wurde es mehrfach getroffen. Die geschickte Führung ermöglichte es indes Kapitän zur See Edward M. Phillpotts, das Schiff aus seiner bedenklichen Lage zu befreien.

Feindliche Schiffe andauernd getroffen

Hauptsächlich infolge der diesigen Luft, teilweise aber auch infolge des Rauches konnte man gleichzeitig immer nur ein paar Schiffe von der feindlichen Schlachtlinie sehen. Nach der Spitze zu waren immer nur 4 oder 5 Schiffe zu gleicher Zeit sichtbar; mehr konnte man von dem letzten Geschwader aus sehen, aber niemals mehr als 8 bis 12.

Das Gefecht zwischen den Schlachtflotten dauerte mit Unterbrechungen von 8.17 nachm. bis 10.20 nachm. auf Entfernungen von 82 hm bis 110 hm, und während dieser Zeit machte die englische Flotte Kursänderungen von SOzO nach W, in dem Bemühen, an den Feind heranzukommen. Der Feind drehte beständig ab und vergrößerte den Abstand unter dem Schutz von Zerstörerangriffen und Rauchvorhängen, sobald sich die Wirkung des englischen Artilleriefeuers fühlbar machte.

Um 8.55 nachm. passierte „Iron Duke" das Wrack der „Invincible" mit „Badger" in der Nähe.

Während der ziemlich kurzen Zwischenzeiten, in denen die Schiffe der Hochseeflotte durch die diesige Luft hindurch sichtbar waren, bereitete mir das starke und wirksame Feuer, das die Linienschiffe und Schlachtkreuzer der Großen Flotte unterhielten, hohe Befriedigung. Man sah, wie die feindlichen Schiffe beständig getroffen wurden; von einigen sah man, wie sie aus der Linie schoren, und mindestens eins sah man sinken. Das Feuer, mit dem der Feind in diesem Gefechtsabschnitt erwiderte, war unwirksam, die unseren Schiffen zugefügte Beschädigung geringfügig.

Einzelheiten aus dem Kampf der Schlachtflotte

Wie anzunehmen war, schien sich die deutsche Flotte sehr auf Torpedoangriffe zu verlassen, was durch die geringe Sichtigkeit und durch die Tatsache begünstigt wurde, daß wir in der Stellung einer „nachfolgenden" oder „jagenden" Flotte auf dem Gefechtsfeld angelangt waren. Es wurden anscheinend eine große Anzahl Torpedos abgefeuert, aber nur einer war ein Treffer, auf „Marlborough"; und selbst in diesem Falle war das Schiff imstande, in der Kampflinie zu bleiben und das Gefecht fortzusetzen. Die Bemühungen des Feindes, sich außer wirksamer Schußweite zu halten, wurden von der Wetterlage unterstützt, die für die Absicht ideal war. Der Feind machte zwei verschiedene Torpedobootsangriffe.

Die Entfernung verminderte sich im Laufe des Gefechts auf 82 hm. Das 1. Linienschiffsgeschwader erhielt von dem feindlichen Feuer mehr als die übrige Schlachtflotte, mit Ausnahme des 5. Linienschiffsgeschwaders. „Colossus" wurde getroffen, aber nicht ernstlich beschädigt, und andere Schiffe gerieten ziemlich häufig in die feindliche Gabel.

Schnelles Einschießen des Flaggschiffs

Das 4. Linienschiffsgeschwader, bei dem sich mein Flaggschiff „Iron Duke" befand und wo Vizeadmiral Sir Doveton Sturdee eine Division führte, lag im Gefecht mit einem feindlichen Verband, der aus Schiffen

der „König“- und „Kaiser“-Klasse sowie einigen Schlachtkreuzern wie auch aus kampfunfähigen Kreuzern und Kleinen Kreuzern bestand. Die diesige Luft machte das Entfernungsmessen recht schwieirg, aber das Feuer des Geschwaders war wirksam. „Iron Duke“ eröffnete, nachdem er vorher schon auf einen Kleinen Kreuzer zwischen den Gefechtslinien gefeuert hatte, um 8.30 nachm. auf eine Entfernung von 110 hm das Feuer auf ein Linienschiff der „König“-Klasse. Das Einschießen auf dieses gelang sehr schnell, die Treffer begannen schon bei der zweiten Salve und hörten erst auf, als das Zielschiff abdrehte. Die Schnelligkeit, mit der die Treffer erzielt wurden, machte der ausgezeichneten Artillerie des Flaggschiffes, das von meinem Flaggkapitän Frederic C. Dreyer mit solchem Geschick geführt wurde, alle Ehre.

Das Feuer der anderen Schiffe des Geschwaders war hauptsächlich auf die feindlichen Schlachtkreuzer und Kreuzer gerichtet, sobald sie aus der diesigen Luft auftauchten. Man beobachtete Treffer auf verschiedene Schiffe.

Die Schiffe des 2. Linienschiffsgeschwaders unter Vizeadmiral Sir Thomas Jerram standen zwischen 8.30 nachm. und 9.20 nachm. mit Schiffen der „Kaiser“- und „König“-Klasse im Gefecht und feuerten auch auf einen feindlichen Schlachtkreuzer, der, anscheinend schwer beschädigt, zurückgeblieben war.

Während des Gefechtes zwischen den Schlachtflotten stand das 2. Kreuzergeschwader, das von Kontreadmiral Herbert L. Heath gut geführt wurde, nebst „Duke of Edinburgh“ vom 1. Kreuzergeschwader an der Spitze und wirkte so als Bindeglied zwischen der Schlachtflotte und der Schlachtkreuzerflotte. Dieses Geschwader hatte, obgleich es nützliche Dienste leistete, keine Gelegenheit, ins Gefecht zu kommen.

Vier feindliche Zerstörer versenkt

Das 4. Geschwader Kleiner Kreuzer unter Kommodore Charles E. Le Mesurier stand an der Spitze, bis es Befehl erhielt, feindliche Zerstörer um 9.20 nachm. und dann wieder um 10.18 nachm. anzugreifen, zur Unterstützung der 11. Flottille, welche unter dem Befehl des Kommodore James R. P. Hawksley zum Angriff vorgegangen war. Bei beiden Gelegenheiten wurde das 4. Geschwader Kleiner Kreuzer von Kommodore Le Mesurier sehr gut geführt, wobei seine Kommandanten ihn trefflich unterstützten; sie erreichten auch ihre Absicht, wenngleich beim zweiten Angriff mit einigem Verlust, als die Schiffe auf 59—73 hm Entfernung in das heftige Feuer der feindlichen Schlachtflotte gerieten. Die „Calliope“ wurde mehrere Male getroffen, erlitt aber keinen ernstlichen Schaden, obgleich ich leider melden muß, daß sie mehrere Verluste hatte. Die Kleinen Kreuzer griffen bei dieser Gelegenheit die feindlichen Linienschiffe mit Torpedos an, und an Bord eines Schiffes der „Kaiser“-Klasse sah man um 10.40 nachm. eine Explosion.

Während dieser Zerstörerangriffe wurden vier feindliche Torpedobootszerstörer durch das Geschützfeuer der Linienschiffe, der Kleinen Kreuzer und der Zerstörer versenkt.

Nach Ankunft der englischen Schlachtflotte lief die feindliche Taktik im allgemeinen darauf hinaus, weiteren Kampf zu vermeiden, wobei sie durch die Unsichtigkeit des Wetters begünstigt wurde.

Um 11 nachm. war der Feind gänzlich aus Sicht, und die Bedrohung durch Torpedobootsangriffe während der rasch hereinbrechenden Dunkelheit nötigte mich, die Flotte für die Nacht im Hinblick auf ihre Sicherung vor solchen Angriffen zu formieren und zugleich Vorkehrungen für eine Erneuerung der Schlacht bei Tagesanbruch zu treffen. Demgemäß manövrierte ich darauf hin, zwischen dem Feind und seinen Stützpunkten zu bleiben, indem ich unseren Flottillen eine Stellung anwies, in welcher sie der Flotte Schutz vor Zerstörerangriffen bieten konnten und gleichzeitig in einer günstigen Lage waren, die schweren Schiffe des Feindes anzugreifen.

Nächtliche Flottillenangriffe. Verlust des „Tipperary"

Während der Nacht wurden die englischen schweren Schiffe nicht angegriffen, aber die 4., 11. und 12. Flottille führten eine Reihe von sehr tapferen und erfolgreichen Angriffen aus, wobei sie dem Feind schwere Verluste beibrachten.

Während dieser Angriffe erlitt die 4. Flottille schwere Verluste, darunter den des „Tipperary" mit dem tapferen Flottillenchef, Kapitän zur See Wintour. Er hatte seine Flottille auf einen hohen Ausbildungsgrad gebracht, und obgleich sie schwer unter dem Feuer des Feindes litt, so ließ sie es den Feind doch schwer büßen und vollbrachte manche Heldentat.

Infolge der Angriffe der 4. Flottille sah man, daß 2 Torpedos feindliche Schiffe trafen.

Die 12. Flottille (Kapitän zur See Anselan J. B. Stirling) führte ihren Angriff in bewunderungswürdiger Weise aus. Das angegriffene Geschwader, das außer aus Kleinen Kreuzern aus 6 großen Schiffen, darunter Schiffe der „Kaiser"-Klasse, bestand, wurde überrascht. Es wurde eine große Zahl Torpedos abgefeuert, darunter einige auf das 2. und 3. Schiff in der Linie; die auf das 3. Schiff abgegebenen trafen, und man sah, wie es in die Luft flog. 20 Minuten später machte „Mänad" auf die noch übrigbleibenden 5 Schiffe einen zweiten Angriff mit dem Ergebnis, daß das 4. Schiff in der Linie ebenfalls getroffen wurde.

Als die Zerstörer die letzten Schiffe der Linie erreichten, standen sie unter dem schweren Feuer der Kleinen Kreuzer; trotzdem war „Onslaught" das einzige Fahrzeug, das ernsthaft beschädigt wurde. Auf „Onslaught" waren Unterleutnant zur See Harry W. A. Kemmis und Fähnrich der Reserve Reginald G. Arnot

die einzigen noch kampffähigen seemännischen Offiziere; sie brachten das Schiff glücklich aus dem Gefecht und erreichten den Heimathafen desselben.

Während des von der 11. Flottille ausgeführten Angriffs kam „Castor", das Flottenführerfahrzeug, mit einem feindlichen Torpedobootszerstörer ins Gefecht und versenkte ihn mit einem Nahschuß.

Der zweite Tag
Frühgefecht mit einem Luftschiff

Vorgänge am 1. 6. Bei Tagesanbruch am 1. 6. wendete die Schlachtflotte, die zu der Zeit südlich und westlich von Horns Riff stand, nach Norden, auf der Suche nach feindlichen Schiffen und um unsere eigenen Kreuzer und Torpedobootszerstörer zu sammeln. Um 4.30 vorm. holte Vizeadmiral Sir Cecil Burney auf „Marlborough" seine Flagge nieder und setzte sie auf „Revenge", da ersteres Schiff mit der Geschwindigkeit des Geschwaders nur mühsam Schritt halten konnte. „Marlborough" wurde auf meine Anordnung nach einem Stützpunkt detachiert und schlug unterwegs mit Erfolg einen feindlichen Unterseebootsangriff ab. Die Sichtigkeit war am frühen Morgen des 1. 6. (3 bis 4 sm) geringer als am 31. 5., und die Torpedobootszerstörer, die außer Sichtweite waren, sammelten erst um 11 vorm. Die englische Flotte blieb in der Nähe des Schlachtfeldes und nahe der Zufahrtslinie nach den deutschen Häfen bis 1 nachm. am 1. 6., ungeachtet der

Nachteile weiter Entfernungen von ihren Flottenstützpunkten und der Gefahren, die ihr in den an feindliche Küsten anstoßenden Gewässern von Unterseebooten und Torpedofahrzeugen drohten. Vom Feind war indes nichts wahrzunehmen, und ich wurde mit Widerstreben zu dem Schluß gezwungen, daß die Hochseeflotte in den Hafen zurückgekehrt war. Spätere Ereignisse bewiesen, daß diese Annahme richtig gewesen war. Unser Standort muß dem Feinde bekannt gewesen sein, da um 6 vorm. die Flotte etwa 5 Minuten lang ein Luftschiff angriff, das während dieser Zeit reichlich Gelegenheit hatte, Standort und Kurs der englischen Flotte festzustellen und daraufhin zu melden.

Das Auffischen der Überlebenden

Die Gewässer vom Breitengrad von Horns Riff an bis zum Schlachtfeld wurden gründlich abgesucht, und einige Überlebende von den Zerstörern „Ardent", „Fortune" und „Tipperary" wurden aufgefischt; „Sparrowhawk", der einen Zusammenstoß gehabt hatte und nicht mehr seetüchtig war, wurde versenkt, nachdem die Besatzung von Bord genommen worden war. Wrackstücke sah man in Mengen, aber keine feindlichen Schiffe, und um 3.15 nachm., als es klar wurde, daß es der deutschen Flotte gelungen war, in ihre Häfen zurückzukehren, wurde Kurs auf unsere Stützpunkte genommen, die ohne weitere Zwischenfälle am Freitag, dem 2. 6., erreicht wurden. Ein Kreuzergeschwader wurde detachiert,

um nach „Warrior“ zu suchen; dieses Schiff war aufgegeben worden, während es sich, von „Engadine“ geschleppt, auf dem Wege nach seinem Stützpunkt befand, infolge aufkommenden schlechten Wetters und weil das Schiff seine Seetüchtigkeit verloren hatte. Aber man entdeckte keine Spur mehr von ihm, und da auch ein weiteres und späteres Suchen durch ein Geschwader Kleiner Kreuzer nichts feststellen konnte, so ist es offenbar gesunken.

Verluste auf beiden Seiten

Verluste. Das unsichtige Wetter, bei dem die Tagschlacht stattfand, und das Hereinbrechen der Dunkelheit erhöhen die Schwierigkeit, einen genauen Bericht über die dem Feinde zugefügten Beschädigungen oder die Namen der von unseren Streitkräften versenkten Schiffe zu erstatten; aber nach sorgfältigster Prüfung der Aussagen aller Offiziere, welche bekundeten, feindliche Fahrzeuge tatsächlich sinken gesehen zu haben, und nach persönlichem Befragen einer großen Zahl dieser Offiziere bin ich der Ansicht, daß die anliegende Liste das Mindestmaß an Verlustzahlen angibt, wenn sie auch möglicherweise nicht ganz genau stimmt in der Bezeichnung jeder einzelnen Schiffsklasse, zu der die einzelnen Fahrzeuge, namentlich die während der Nachtangriffe versenkten, gehörten. Abgesehen von den versenkten Schiffen, sind fraglos viele andere Schiffe durch Geschützfeuer und Torpedoangriffe recht ernstlich beschädigt worden.

Mit tiefem Bedauern melde ich den Verlust von S. M. Schiffen

„Queen Mary“ „Defence“
„Indefatigable“ „Black Prince“
„Invincible“ „Warrior“

und von S. M. Torpedobootszerstörern

„Tipperary“ „Sparrowhawk“
„Ardent“ „Nestor“
„Fortune“ „Nomad“
„Shark“ „Turbulent“,

und noch tiefer beklage ich den sich daraus ergebenden schweren Verlust an Menschenleben. Der Tod so tapferer und ausgezeichneter Offiziere wie des Kontreadmiral Sir Robert Arbuthnot, Kontreadmiral Horace Hood, Kapitän zur See Charles J. Wintour und Kapitän zur See Stanley V. Ellis sowie derjenigen, die mit ihnen ums Leben kamen, ist ein ernster Verlust für die Marine und das Vaterland. Sie waren Führer von Offizieren und Mannschaften, die gleich tapfer waren und deren Tod ihre Kameraden von der Großen Flotte betrauern. Sie fielen in edler Pflichterfüllung und fanden einen Tod, den sich zu wünschen sie die ersten gewesen wären.

Der Feind focht mit der Tapferkeit, die von ihm erwartet wurde. Wir bewunderten besonders die Haltung der Leute an Bord eines kampfunfähig gemachten deutschen Kleinen Kreuzers, der an der englischen Linie

bald nach der Entwicklung unter schwerem Feuer vorbeikam, das von dem einzigen noch gefechtsklar gebliebenen Geschütz erwidert wurde.

Das Personal der Flotte. Das Verhalten der Offiziere und Mannschaften während der Tag- und Nachtkämpfe war über jedes Lob erhaben. Ich finde keine Worte, um ihnen gerecht zu werden. Von allen Seiten wird mir berichtet, daß die ruhmreichen Überlieferungen der Vergangenheit hoch in Ehren gehalten wurden; auf den schweren Schiffen, den Kreuzern, den Kleinen Kreuzern und Torpedobootszerstörern — überall herrschte der gleiche bewundernswerte Geist. Offiziere und Mannschaften waren kaltblütig und entschlossen, voller Kampffreude, die ihnen über alles hinweggeholfen hätte. Das Heldentum der Verwundeten erregte allgemeine Bewunderung.

Ich kann das Gefühl des Stolzes nicht gebührend ausdrücken, mit dem mich der Geist der Flotte erfüllte.

Es sind jetzt Einzelheiten über die Tätigkeit der verschiedenen Schiffe während der Schlacht berichtet worden. Man darf jedoch nicht vergessen, daß das Vorspiel zum Gefecht die Tätigkeit des Maschinen- und Heizerpersonals ist und daß während der Schlacht die Offiziere und Mannschaften dieses Personals ihre äußerst wichtigen Pflichten ohne die Anfeuerung erfüllten, welche die Kenntnis vom Gang des Gefechts den Leuten an Deck gibt. Mannszucht und Ausdauer werden unter diesen Bedingungen bis zum äußersten

auf die Probe gestellt: sie wurden, wie immer, völlig und gänzlich während der hier geschilderten Kampfhandlungen bewahrt. Mehrere Schiffe erreichten eine vorher nie erzielte Geschwindigkeit und bewiesen so den hohen Grad ihrer Dampfleistung. Fehler im Material kamen in geradezu auffälliger Weise nicht vor; von hervorragenden Leistungen des Maschinenpersonals beschädigter Schiffe werden verschiedene Beispiele berichtet.

Das Handwerkerpersonal leistete ebenfalls während und nach der Schlacht wertvolle Dienste; es hätte sich nicht besser betätigen können.

Die Leistungen der Sanitätsoffiziere der Flotte, die zum größten Teil unter den schwierigsten Umständen vollbracht wurden, waren durchweg bewundernswert und unschätzbar. In vielen Fällen fehlten ihnen die notwendigsten Hilfsmittel für kritische Eingriffe, war ihr Hilfspersonal durch Verluste ernstlich geschwächt; aber sie arbeiteten unermüdlich und mit dem größten Erfolg. Wir schulden ihnen unermeßlichen Dank.

Man wird erkennen, daß der heißeste Kampf der Schlachtkreuzerflotte (deren Schiffe weniger schwer gepanzert waren als ihre Gegner), dem 5. Linienschiffsgeschwader, dem 1. Kreuzergeschwader, dem 4. Geschwader Kleiner Kreuzer und den Flottillen zufiel. Dies war unter den herrschenden Umständen unvermeidlich, und die erwähnten Geschwader und Flottillen sowohl als die einzelnen Schiffe, die sie bildeten, wurden mit bemerkenswertem Geschick geführt; das

gleiche gilt vom 1., 2. und 4. Geschwader der Schlachtflotte und vom 2. Kreuzergeschwader.

Ich möchte meiner hohen Anerkennung für die Art und Weise, in der alle Schiffe geführt wurden, Ausdruck geben. Die Bedingungen waren derartig, daß sie große Gewandtheit und Geschicklichkeit erforderten, und diese Fähigkeiten zeigten sich während des ganzen Tages.

gez. Jellicoe

Die Schlacht in Zahlen

Die Verluste der deutschen und der englischen Besatzungen in der Schlacht vor dem Skagerrak werden in zwei nun folgenden Tabellen aufgezeichnet. Sie sind der im Jahre 1925 erschienenen amtlichen Darstellung des Deutschen Marine-Archivs entnommen. Diese beiden Gegenüberstellungen beweisen ebenso wie die als letzte folgende dritte Tabelle der Schiffsverluste einwandfrei den großen Seesieg, den die deutsche Hochseeflotte über die englische „Grand Fleet" erstritten hat.

Die Verluste der deutschen Besatzungen in der Schlacht vor dem Skagerrak

Schiffsklasse und Namen	Sofort gefallen oder ertrunken	Verwundet	Verlustsumme	Besatzungsstärke vom 31.5.16	Verlustsumme in % der Besatzungsstärke
Linienschiffe:					
„Ostfriesland"	1	10	11	1390	0,79
„Oldenburg"	8	14	22	1284	1,71
„Rheinland"	10	20	30	1128	2,66
„Nassau"	11	16	27	1139	2,37
„Westfalen"	2	8	10	1124	0,89
„Pommern"	844	—	844	gesunken	—
„Schlesien"	1	—	1	828	0,24
„Schleswig-Holstein" ..	3	9	12	865	1,39
„König"	45	27	72	1315	5,47
„Großer Kurfürst"	15	10	25	1284	1,95
„Markgraf"	11	13	24	1286	1,87
„Kaiser"	—	1	1	1249	0,08
„Prinzregent Luitpold"	—	11	11	1278	0,86
Schlachtkreuzer:					
„Lützow"	115	50	165	gesunken	—
„Derfflinger".........	157	26	183	1391	13,16
„Seydlitz"	98	55	153	1425	10,74
„Moltke"	17	23	40	1355	2,95
„von der Tann"	11	35	46	1174	3,92
Kleine Kreuzer:					
„Pillau"	4	19	23	492	4,67
„Elbing".............	4	12	16	gesunken	—
„Frankfurt"	3	18	21	562	3,74
„Wiesbaden".........	589	—	589	gesunken	—
„Rostock"	14	6	20	gesunken	—
Übertrag:	1963	383	2346	—	—

Schiffsklasse und Namen	Sofort gefallen oder ertrunken	Verwundet	Verlustsumme	Besatzungsstärke vom 31.5.16	Verlustsumme in % der Besatzungsstärke
Übertrag:	1963	383	2346	—	—
„Stettin"	8	28	36	400	9,0
„München"	8	20	28	365	7,67
„Frauenlob"	320	1	321	gesunken	—
„Hamburg"	14	25	39	326	11,96
Torpedoboote:					
„G 40"	1	2	3	—	—
„S 32"	3	1	4	—	—
„B 98"	2	11	13	—	—
„V 48"	90	—	90	gesunken	—
„V 4"	18	4	22	gesunken	—
„G 87"	1	5	6	—	—
„G 86"	1	7	8	—	—
„G 41"	—	5	5	—	—
„V 27"	—	3	3	gesunken	—
„S 52"	1	1	2	—	—
„S 51"	—	3	3	—	—
„S 36"	—	4	4	—	—
„V 29"	33	4	37	gesunken	—
„S 35"	88	—	88	gesunken	—
Summe:	2551	507	3058	—	—

Gesamtstärke der Besatzung der Hochseeflotte etwa 45 000
Gesamtverlust in % der Gesamtstärke................. 6,79 %

In der Gesamtsumme ist das Maschinenpersonal (Ingenieure, Maschinisten, Maschinistenmaate und Heizer) mit 1048 Köpfen enthalten.

Die Verluste verteilen sich im übrigen folgendermaßen:

Seeoffiziere	89	Marinebeamte	5
Fähnriche	25	Deckoffiziere	89
Marineingenieure ...	14	Unteroffiziere	572
Marinesanitätsoffiziere	11	Mannschaften	2253

Die Verluste der englischen Besatzungen in der Schlacht vor dem Skagerrak

Schiffsklasse und Namen	Tot	Verwundet	Gefangen	Summe	Besatzungsstärke	Verlustsumme in % der Besatzungsstärke
Linienschiffe:						
„Barham“	26	46	—	72	1124	6,45
„Valiant“	—	1	—	1	1063	0,09
„Warspite“	14	32	—	46	1048	4,38
„Malaya“	63	68	—	131	1032	12,69
„Marlborough“	2	2	—	4	1119	0,36
„Colossus“	—	9	—	9	884	1,01
Schlachtkreuzer:						
„Lion“	99	51	—	150	1229	12,2
„Tiger“	24	46	—	70	1281	5,15
„Princeß Royal“	22	81	—	103	1202	8,31
„Queen Mary“	1266	6	2	1274	gesunken	—
„Indefatigable“	1017	—	2	1019	gesunken	—
„Invincible“	1026	1	—	1027	gesunken	—
Panzerkreuzer:						
„Defence“	903	—	—	903	gesunken	—
„Warrior“	71	36	—	107	822 (gesunken)	12,86
„Black Prince“	857	—	—	857	gesunken	—
Kleine Kreuzer:						
„Calliope“	10	29	—	39	363	10,74
„Caroline“	2	—	—	2	338	0,59
„Castor“	13	26	—	39	356	10,96
„Chester“	29	49	—	78	424	18,40
„Dublin“	3	27	—	30	460	6,52
„Southampton“	29	60	—	89	498	17,87
Übertrag:	5476	570	4	6050	—	—

Schiffsklasse und Namen	Tot	Verwundet	Gefangen	Summe	Besatzungsstärke	Verlustsumme in % der Besatzungsstärke
Übertrag:	5476	570	4	6050	—	—
Flottillenführerschiffe:						
„Broke“	47	36	—	83	200	41,50
„Tipperary“	185	4	8	197	gesunken	—
Zerstörer:						
„Acasta“	6	1	—	7	—	—
„Ardent“	78	1	—	79	gesunken	—
„Defender“	1	2	—	3	—	—
„Fortune“	67	2	—	69	gesunken	—
„Moorsom“	—	1	—	1	—	—
„Nessus“	7	7	—	14	—	—
„Nestor“	6	8	80	94	gesunken	—
„Nomad“	8	4	72	84	gesunken	—
„Obdurate“	1	1	—	2	—	—
„Onslaught“	5	3	—	8	—	—
„Onslow“	2	3	—	5	—	—
„Petard“	9	6	—	15	—	—
„Sparrowhawk“	6	—	—	6	gesunken	—
„Spitfire“	6	20	—	26	—	—
„Shark“	86	3	—	89	gesunken	—
„Porpoise“	2	2	—	4	—	—
„Turbulent“	96	—	13	109	gesunken	—
Summe:	6094	674	177	6945	—	—

Gesamtstärke der Besatzung der „Großen Flotte“ etwa 60000

Gesamtverlust in % der Gesamtstärke 11,59%

Die Flotte verlor an Offizieren 363

(darunter 2 Kontreadmirale mit ihrem ganzen Stabe und 6 Kommandanten)

an Mannschaften 6 582

Liste der verlorengegangenen Schiffe

	Britisch		Deutsch	
	Schiff	Wasserverdrängung in t	Schiff	Wasserverdrängung in t
Schlachtkreuzer	„Indefatigable“	19050	„Lützow“	26700
	„Queen Mary“	27430	—	—
	„Invincible“	17530	—	—
Schlachtschiffe ...	—	—	—	—
Ältere Linienschiffe...	—	—	„Pommern“	13200
Panzerkreuzer .	„Defence“	14800	—	—
	„Black Prince“	13750	—	—
	„Warrior“	13750	—	—
Kleine Kreuzer u. Flottillenführerschiffe	„Tipperary“	1900	„Wiesbaden“	5600
	—	—	„Frauenlob“	2700
	—	—	„Elbing“	4400
	—	—	„Rostock“	4900
Zerstörer bzw. Torpedoboote	„Ardent“	950	„S 35“	650
	„Fortune“	965	„V 27“	650
	„Nestor“	1000	„V 29“	650
	„Nomad“	1000	„V 48“	1160
	„Shark“	950	„V 4“	570
	„Sparrowhawk“	950	—	—
	„Turbulent“	1000	—	—
Summe:	—	115025	—	61180

Gedruckt im Ullsteinhaus, Berlin.

Bitte beachten Sie
die folgende Seite

RUDOLF VAN WEHRT

Tannenberg

Wie Hindenburg die Russen schlug

Dieses Buch ist ohne Zweifel eines der Glanzwerke in der so reichhaltigen Tannenberg-Literatur. Man kann es immer und immer wieder lesen, und man ist über die Macht des Menschen und die Macht des Schicksals, die hier für die einen in einem wundersamen Bund das Schlachtenglück, für die anderen in einem ebenso rätselvollen Bunde das Unheil zusammenbrauten, im tiefsten berührt und erschüttert. Ob dieses Buch kriegswissenschaftlich Endgültiges gibt, ist fast belanglos. Es schöpft schon aus der Legende, es ist, ebenso dramatisch geschrieben, wie dramatisch die Abläufe der Schlacht selbst gewesen sind, bereits eine Art Epos von Tannenberg. Besonderen Wert erhält das Buch noch dadurch, daß vom Verfasser ausfindig gemachtes wichtiges russisches Quellenmaterial mit verwendet worden ist. So fällt auch im kriegswissenschaftlichen Sinne ein neues Licht auf die Ereignisse.

Hannoverscher Anzeiger

*

31.—40. Tausend. 275 Seiten. Reich bebildert. Broschiert 2 M, in Ganzleinen 2 M 85

Eine ganze Welt gegen uns

Eine Geschichte des Weltkrieges in Bildern

Eingeführt von Werner Beumelburg

Herausgegeben von Wilhelm Reetz

Dieser stattliche Band enthält außer dem Vorwort von Werner Beumelburg und ein paar Sätzen des Herausgebers Wilhelm Reetz kein Wort Text — nur Bilder! Aus 60000 meist von Frontsoldaten aufgenommenen Fotos wurden die 340 eindringlichsten ausgewählt. Kein einzelner Soldat, kein einzelner Truppenteil, keine einzelne Schlacht und kein einzelnes Heldentum wird hier verherrlicht, sondern allein der deutsche Frontsoldat, dem alle Welt die Ehre geben muß.

Kartoniert 6 Mark 50, in Ganzleinen 8 Mark 50, in Halbleder 12 Mark



Generalfeldmarschall von Mackensen schreibt:

Sehr geehrter Herr! Euer Hochwohlgeboren haben mir durch Übereignung des Werkes „Eine ganze Welt gegen uns“ im Auftrage des Ullstein-Verlages eine Aufmerksamkeit erwiesen, für welche ich diesem Letzteren, wie Ihnen hiermit Dank sage. Die „Geschichte des Weltkrieges in Bildern“ wird in der schon fast überfüllten Abteilung „Weltkrieg“ meiner Bücherei einen bevorzugten Platz finden und zu deren wertvollsten Beständen gehören, nicht nur wegen der eindrucksvollen Sprache der Bilder, sondern auch in Ansehung des Vorworts von Werner Beumelburg. Das stille Heldentum des deutschen Frontsoldaten des Weltkrieges kann der Gegenwart wie zukünftigen Geschlechtern nicht eindringlich genug vor Augen und zu Gemüt geführt werden. Ich wünsche dem Buche weiteste Verbreitung.

In Dankbarkeit und Hochachtung

Euer Hochwohlgeboren sehr ergebener

Mackensen